Stürmisches Leben

. . . Heinkel über Ernst Udet

Aus der Lebensbeschreibung des berühmten Flugzeugkonstrukteurs Ernst Heinkel, *Stürmisches Leben*, Anfang der 50er Jahre erschienen und von Jürgen Thorwald herausgegeben, ist für manche sicher noch das von Interesse, was Heinkel über Ernst Udet zu sagen hatte. Zwei vollständige Kapitel sind dafür ausgewählt worden, in denen natürlich nicht allein Udet vorkommt, aber doch insgesamt im Fokus steht . . .

IX

DIE HÖLLENTAUCHER

1937–1939

Zu den ersten Aufträgen des Technischen Amtes, die von vornherein militärischen Charakter trugen, gehörte die Entwicklung eines „Sturzkampfflugzeuges", das in der Lage sein sollte, fast senkrecht aus großer Höhe stürzend, mit der ganzen Maschine ein Objekt auf der Erde anzuzielen, dann dicht über diesem Ziel eine unter dem Flugzeug hängende 250- oder 500-kg-Bombe auszulösen, gleich darauf abzufangen und wieder Höhe zu gewinnen.

Nach der Übergangszeit der ersten beiden Aufbaujahre wurde so verfahren, daß Entwicklungsaufträge gleichzeitig an mehrere Firmen vergeben wurden, um nach der Fertigstellung der Mustermaschinen die geeignetsten auszusuchen und in Großserie zu bauen.

Der Auftrag für das Sturzkampfflugzeug ging u. a. an mich, an die Junkers-Werke in Dessau, an die Arado-Werke in Warnemünde und an das neu gegründete Flugzeugwerk der Werft Blohm & Voß in Hamburg.

Die Idee des Sturzbombers war nicht unbedingt neu. Amerikanische Firmen, vor allem Curtiss, hatten schon einige Jahre zuvor Sturzbomber gebaut. Sie hatten drüben den bezeichnenden Namen „Helldiver" oder „Höllentaucher" erhalten, da der Sturzflug ungewöhnliche Anforderungen an die Piloten stellte. Da die Japaner stets danach strebten, mit der amerikanischen Entwicklung Schritt zu halten, hatte ich für Japan schon 1932 einen Sturzbomber, die He 50, gebaut. Es handelte sich um einen Doppeldecker in der üblichen Gemischtbauweise mit jener besonderen Festigkeit, die vor allem zum Abfangen aus

dem Sturzflug notwendig war, wenn die Maschine nicht ihre „Ohren", sprich Flächen, nach hinten anlegen sollte.

Bei der Erprobung der He 50 hatte man schwere Zementblöcke in den Breitling geworfen.

Von diesem Flugzeug war 1933 und 1934 unter der Bezeichnung He 66 und ausgerüstet mit einem unzulänglichen Siemens-Motor auch eine Serie für die Luftwaffe gebaut worden, die zur probeweisen Ausrüstung einer Sturzbomberstaffel gedient hatte. In jener ersten Zeit der Aufbauexperimente hatte man jeden militärischen Flugzeugtyp, der greifbar war, zunächst einmal bauen lassen.

Als jedoch der spätere Generalfeldmarschall von Richthofen die Entwicklungsabteilung im Technischen Amt übernahm, war die Idee des Sturzbombers „getötet" worden.

Richthofen hatte – wie mir mitgeteilt wurde – festgestellt: „Ein Sturzflug unter 2000 Meter Höhe sei vollendeter Unsinn. Bei der hohen Entwicklung der deutschen Flak fiele ihr jede Maschine zum Opfer, die sich so tief heruntertraute . . ."

Einzelne Ingenieure in Richthofens Abteilung hatten allerdings weitere Versuche gemacht. Sie hatten zum Beispiel den Junkers-Sturzbomber K 47, der in den dreißiger Jahren in Schweden gebaut worden war, ausprobiert. Sie hatten auch Versuche mit dem Hs 123, einem wohl als Jagdeinsitzer entwickelten robusten Ganzmetalleindecker, unternommen, der in der seit 1933 neu aufgebauten Flugzeugabteilung der Henschel-Lokomotivfabrik entstanden war und später, noch bis in den zweiten Weltkrieg hinein, als Schlachtflugzeug diente. Aber das waren zwangsläufig Experimente auf eigene Faust geblieben. Um so verwunderlicher mochte es scheinen, daß nun, im Jahre 1936, plötzlich ein Entwicklungsauftrag großen Stils für Sturzkampfflugzeuge erteilt wurde.

Dieser Auftrag war jedoch das äußerliche Zeichen für eine recht bedeutungsvolle Entwicklung im Technischen Amt, in deren Mittelpunkt Ernst Udet, der damals bekannteste deutsche Kunstflieger, der erfolgreichste Pour-le-mérite-Jagdflieger des ersten Weltkrieges und später, 1941, durch Selbstmord endende Generaloberst und Generalluftzeugmeister der neuen Luftwaffe, stand.

Udet war in die Flugzeugentwicklung eingeschult worden, und am 10. Juni 1936 löste er dann Wimmer ab. Er wurde in einem großen Sprung vom Oberleutnant des ersten Weltkrieges zum Oberst und zum Chef des gesamten Technischen Amtes der deutschen Luftwaffe ernannt.

Kaum jemand hat damals geahnt, welch schicksalhafte Wendung damit nicht nur für das Leben Udets, sondern auch für die Luftwaffe verbunden war.

Ich kannte Udet persönlich seit vielen Jahren. Sich Udet als Oberst und Chef einer militärtechnischen Bürokratie vorzustellen, fiel mir verteufelt schwer. Ich kannte Udet, oder „Ernie" und „Udlinger", wie er unter Freunden hieß, als einen wirklich genialen Flieger, der nur aus dem „Gefühl" heraus und dementsprechend unbeschreiblich flog. Auf der anderen Seite war Udet ein Bohémien, künstlerisch beschwingt, leichtlebig, ein liebenswerter Mensch, ein zuverlässiger Freund, aber von Natur ein Feind aller Bindungen, aller Fesseln und jeder beruflichen und bürokratischen Ordnung. Er war voller Humor und konnte ausgelassen sein. Innerlich war er weich und empfindlich, sensibel und beeinflußbar. Er bezauberte die Menschen durch seine Herzlichkeit, seinen Witz und seine Bereitschaft, alles mitzumachen. Diese absolute Ungebundenheit seines Lebens charakterisierte auch seine Fliegerei. Der wirkliche deutsche Kunstflieger war doch wohl ein Mann wie Gerhard Fieseler. Udet war weit mehr fliegerischer Akrobat und Clown der Luft. Der berühmte Musikalclown Grock sagte ihm einmal bei Horcher: „Wenn Sie nicht Flieger geworden wären, wären Sie das geworden, was ich bin . . ."

Fieseler, der spätere Schöpfer des „Fieseler-Storch", flog sozusagen die Hohe Schule der Fliegerei. Sein Rolling, seine auf dem Rücken geflogene Acht war fliegerische Dressurreiterei. Udets Aufnehmen eines Taschentuches vom fliegenden Flugzeug aus mit einem außen an der Fläche angebrachten Haken, seine unvergessenen Vorführungen als „fliegender Professor" mit Perücke, Bart, Gehrock und Zylinder hatten wenig mit klassischem Kunstflug zu tun. Aber das war es eben: Ernie Udet flog aus dem Gefühl, aus niemals abreißenden Einfällen heraus.

So kannte ihn Deutschland. So hatte ihn die übrige Welt kennengelernt. So hatte er in einem damals populären Bergfilm Dr. Fancks mit Leni Riefenstahl mitgewirkt. Er fühlte sich unter Künstlern, Schauspielern, Musikern und Malern mehr zu Hause als unter Soldaten, obwohl ihm als Pour-le-mérite-Flieger ein bestimmter, sportlicher und nationaler Soldatenstolz geblieben war.

Seit Udet um das Jahr 1924 von München nach Berlin gezogen war, wo er nach einigem Hin und Her von der Bendlerstraße zum Fehrbelliner Platz seine bald weithin bekannte Junggesellenburg in der Pommerschen Straße bezogen hatte, waren mir ziemliche Einblicke in sein Leben beschieden worden.

Udet hatte damals gerade die Scheidung von seiner Frau Eleonore, von ihm kurz „Lo" genannt, hinter sich. Sie war die Tochter eines wohlhabenden Fabrikanten aus Nürnberg gewesen. Udet hatte sie gegen den Willen ihrer Eltern, denen Udets „brotlose" Existenz in jenen ersten Jahren nach 1918 nicht zugesagt hatte, geheiratet. Wenn Udet die Geschichte seiner ersten großen Liebe erzählte, war es eine Geschichte von „Vaters Fluch" – wie er sich in seiner humorvollen Art ausdrückte – für seine abtrünnige Tochter, die Geschichte einer auf dem Optimismus junger Liebe aufgebauten Ehe. Wenn diese Ehe zerbrochen war, dann nicht, weil jene jugendliche Liebe sich aufgebraucht hatte, sondern nur, weil Udets unsteter, abenteuerlicher Drang nach dem Fliegen und dem Erleben der Welt stärker war. Lo hatte den großen Jungen Udet, sicherlich ohne Schärfe, seinen zunächst bunten, strahlenden Weg gehen lassen, dessen düsteres Ende im Jahre 1941 damals nicht vorherzusehen war und das mit dem festen Halt einer Frau von „Lo's" Art vielleicht auch nicht eingetreten wäre. Ich glaube, er wußte es übrigens, denn mehr als fünfzehn Jahre später noch sagte er in einer der resignierenden Stunden, die ihn in dieser Zeit öfter überfielen: „Sie war die Frau, die ich wirklich geliebt habe ..." Und auch „Lo" bewahrte Udet wohl ein Andenken.

Das Ende dieser Ehe kam anscheinend dem endgültigen Schritt Udets in das Abenteuer der Kunstfliegerei gleich. Udet war, begleitet von seinem Freund Angermund, von Kunstflug-

tag zu Kunstflugtag gezogen und hatte ungezählte Menschen begeistert. Er verdiente an manchen Flugtagen bis zu 10 000 oder 15 000 Mark und war damit für eine Weile obenauf. Er war mit zahlreichen Journalisten und Redakteuren befreundet, die ihn propagierten. In Berlin war es Kleffel vom Ullsteinverlag, der die Trommel rührte und oft auch selbst mit nach Köln, Düsseldorf oder auf andere Flugplätze fuhr, um mit seiner geschulten Zunge erfolgreiche Einleitungsreden für Udets Vorführungen zu halten. Zwischendurch gebar Udets erfinderischer Geist die „Schleppflug-GmbH." Mit seinem Flugzeug schleppte er über den Städten große Werbeschriften von Firmen, zum Beispiel der Trumpf-Schokoladenfabrik, hinter sich her. Wenn das Geld wirklich einmal ausging, nahm Udet das keineswegs tragisch. „Das soll uns den Blick nicht trüben ...", war sein beliebtester Spruch bei Ebbe in der Kasse. Nur wenige kannten ihn außer Angermund in jenen Tagen besser als „Pilli" Körner, der spätere Staatssekretär vom Vierjahresplan, und Kleffel, der immer, wenn besagte Ebbe eingetreten war, einen Flugtag in Berlin propagieren und auch die Vorschußkasse von Ullstein „weichmachen" mußte und dem auch die Aufgabe zufiel, Udets damalige langjährige Haushälterin immer wieder zu besänftigen, wenn ihr das „lottrige Künstlerleben" zu bunt geworden war.

Udet war ein Freund jeder guten Flasche Wein und jeder guten Flasche Cognac, die Zigarette oder Zigarre mußte möglichst dauernd rauchen. Er war ein begeisterter Schütze, zu dessen Wohnung die Zielscheibe für ein Zimmerschießen mit Pistolen gehörte, das ebenfalls in den Bereich der Akrobatik fiel. Und seine Anziehungskraft auf Frauen entsprach dem merkwürdigen Reiz seiner ganzen Persönlichkeit, wenngleich die Legenden, die darüber erzählt wurden, die Wirklichkeit weit übertrieben. Es gab außer „Lo" nur zwei Frauen, die in seinem Leben wirklich hervortraten, die angeheiratete Gräfin Einsiedel, die dem jungen Flieger in der frühen Nachkriegszeit durch ihre Eleganz und ihre Verbindungen – wie er glaubte – eine neue Welt zu erschließen schien, und die Freundin seiner sechs letzten Lebensjahre, Frau Inge Bleyle.

Sonst jedoch gab es nur noch eine Frau, die für ihn aller-

dings wohl über allen anderen stand, seine Mutter in München, an der er wie viele sensible Naturen seiner Art mit einer unlösbaren Treue hing und zu deren Schicksal es gehörte, ihren Sohn zu überleben.

Politik war für Udet in den Jahren, in denen ich ihn kennenlernte, so wie mir, ein „komischer Lärm im Hintergrund". Auch er war allerdings als junger Kriegsflieger in den alten nationalen Vorstellungen groß geworden. Nationalgefühl war für ihn als Flieger eine Selbstverständlichkeit, allerdings als Folge seiner Reisen in die Welt auf eine weltweite Art und im Sinne fliegerischen Wettkampfes unter den Nationen, dem jeder ausgesprochene Nationalismus mit seinen Scheuklappen völlig fehlte. Auch die Vorstellung vom Krieg kam, wenn er überhaupt daran gedacht hat, nie von dem ritterlichen Turnierkampf los, so wie sich ihm der Krieg als Jagdflieger offenbart hatte. Auf dieser Ebene hatte er überall seine Freunde in der Welt und vor allem in Amerika. Von der emporsteigenden Nationalsozialistischen Partei verstand er anfänglich so viel und so wenig wie ich.

Gottfried Feder, der ihn bei seinem nationalen Idealismus packen und für Werbeflüge zugunsten der Partei gewinnen wollte, antwortete er 1933: „Gern, gern, kommt bloß darauf an, was Sie bezahlen ..."

Und seinem Berliner Ortsgruppenleiter, der ihn dazu bewegen wollte, auch einmal Flugblätter in den Häusern zu verteilen, antwortete er, der sich in allen Höhen am Himmel herumtrieb: „Das kann ich beim besten Willen nicht. Wissen Sie, wenn ich nämlich Treppen steigen muß, werde ich furchtbar schwindlig ..."

Göring war bis in die letzten zwanziger Jahre hinein alles andere als sein Freund. Udet hatte ihn oft einen „laurigen Hund" genannt und mit seiner Meinung auch während des Göring-Skandals in Schweden nicht hinter dem Berg gehalten. Sie hatten sich erst um 1930 ausgesöhnt und gelegentlich das Du wieder aufgenommen, weil Udet in seiner absoluten Unfähigkeit für Feindschaften und persönliche Kämpfe „Pilli" Körner, der inzwischen Görings politischer Weggenosse war, gebeten hatte, den „alten Krempel" auszuräumen und die schon

langweilig gewordene Feindschaft zwischen dem erfolgreichen Udet und dem wirtschaftlich versagenden, von seinen Gläubigern verfolgten Göring wenigstens nach außen hin zu beenden. – Aus all diesen Gründen mußte die Ernennung Udets zum Chef des Technischen Amtes tatsächlich verwunderlich erscheinen.

Der Bohémien an einem Schreibtisch, in einem bürokratischen Apparat, der zu ihm paßte wie die Faust aufs Auge? „Ernie" Udet, Chef einer im Aufbau befindlichen Führungsorganisation von Technik und Industrie, während er doch von Organisation nicht die mindeste Ahnung hatte, ja alles mied, was mit Ordnung und Regelmäßigkeit zu tun haben konnte. „Udlinger" auf einem Posten, auf dem es auf harte Entscheidungen, klare Anweisungen ankommen würde, während er die Verbindlichkeit, die Freundschaft und einen – Schwierigkeiten oft leichtherzig überbrückenden – Optimismus liebte und um des menschlichen Friedens willen gerne einmal nachgab. „Ernie" Udet als Oberst, im Korsett einer Uniform und einer Rangordnung. Es schien wirklich unverständlich. Und doch war das Geheimnis dieses Vorgangs nicht schwierig zu lüften. Das Geheimnis stand offenbar in jener gewissen Beziehung zu der Entstehungsgeschichte eben jenes Sturzkampfflugzeuges, das den anderen Werken und mir gerade in jenem Jahr 1936 in Auftrag gegeben wurde. Und Udet selbst erzählte mir später, als er schon sein persönliches Verhängnis nahen fühlte, mehrfach die Geschichte, die ich hier als sicherlich nicht endgültigen und möglicherweise, wie alle subjektiven Darstellungen, nicht fehlerlosen, aber nicht unwichtigen Beitrag zur Entwicklung Udets wiedergebe.

Bei der Aussöhnung Udets mit Göring Ende der zwanziger Jahre hatte Göring zu Udet gesagt: „Wenn wir an die Macht kommen, werde ich Luftfahrtminister. Kann ich dann auf dich zählen?" Udet hatte das nur als großsprecherische Verbrämung von Görings seinerzeitiger schlechter Situation betrachtet und nebenher ein „Ja" dazu gesagt. Einige Zeit nach erfolgter Ernennung Görings zum Reichskommissar für die deutsche Luftfahrt hatte Göring Udet jedoch zu sich gebeten und ihm erklärt, daß er ihn jetzt dringend brauche. Er brauche ihn und

seinen Namen für den Aufbau der neuen Luftwaffe. Mit den Reichswehroffizieren, die er übernommen hätte, könne er die Luftwaffe nicht allein aufbauen. Sie seien – so hatte Göring geäußert, und diese einseitige Einstellung konnte man ihm glauben – mit Ausnahmen wie Wever und einige andere steif und phantasielos. Er brauche Leute aus der Praxis, er brauche phantasievolle, kühne Menschen und wirkliche Flieger, die nicht nur auf dem Papier herumflögen. Udet habe ihm seinerzeit versprochen, daß er auf ihn rechnen könne, jetzt müsse er ihn in Deutschlands Namen und im Namen der deutschen Fliegerei an sein Wort erinnern.

Udet hatte sich gesträubt. Er hatte gesagt, er würde für Deutschland immer fliegen, aber er könne keinen Rang und keine Uniform brauchen und Göring müsse ihn mit seiner Politik in Ruhe lassen. Er wolle frei bleiben wie bisher. Er wolle seine Kunstflugtage machen, wann es ihm passe, und auch nach Afrika und Amerika fliegen, wenn er Lust dazu habe . . .

Udet hatte Görings diplomatisches Geschick und Görings Überredungskunst unterschätzt. Das Wort Amerika war für Göring zum Signal geworden. Er hatte Udet lachend erwidert, er, Göring, wisse doch selbst, daß er Udet niemals an einen militärischen Posten anbinden könne. Amerika – das sei eine großartige Idee. Udet solle nach Amerika fahren und dort sehen, was es für die neue deutsche Fliegerei zu lernen gäbe. Er solle hinüberfahren, seine vielen amerikanischen Freunde besuchen, ansehen, was es anzusehen gäbe, und in Gottes Namen so lange drüben bleiben, wie er wolle. Geld werde er genug erhalten . . .

Dieser so entgegenkommenden Verlockung war Udet, so wie er es mir später schilderte, erlegen. Wieder das von ihm irgendwie bewunderte Amerika sehen? Starke Maschinen fliegen? Er war gerade von einer Amerikareise zurückgekommen. Und dort, offenbar bei Curtiss, hatte er das Wunder des Sturzfluges für sich entdeckt. Die amerikanische Großzügigkeit gestattete es ihm, Curtiss-Sturzflugzeuge zu fliegen. Jetzt berichtete er Göring ausführlich von diesen Maschinen, ihrem Wert für Flugtage und auch für eine Luftwaffe. Er handelte dabei nicht anders als ein ziviler freundschaftlicher Ratgeber, der eine Mög-

lichkeit entdeckt hatte, die der in der Stille entstehenden deutschen Luftwaffe besondere Möglichkeiten und besondere Chancen versprach. Er hatte die Überzeugung mitgebracht, daß die Amerikaner zwar starkmotorige Sturzflugzeuge besäßen, aber bei weitem nicht ahnten, was sich wirklich damit anfangen ließ. Udets einfallsreiche Phantasie hatte ihn alle Möglichkeiten erfassen lassen. Wenn man im Sturzflug bis auf 1000 m und tiefer herunterginge und eine Bombe würfe, erklärte er, könne man geradezu Punkte treffen und eine ungeahnte Zielgenauigkeit erreichen.

Görings Neigung, immer das Neueste zu besitzen, ließ ihn sofort zugreifen. Er beauftragte deshalb Udet, bei der vorgeschlagenen Amerikareise nach Möglichkeit zwei Curtiss-Sturzflugzeuge – nach außen hin als starke Kunstflugzeuge für Udets persönlichen Bedarf – in Wahrheit für das Luftfahrtministerium zu erwerben. Und Udet war tatsächlich mit zwei Maschinen zurückgekehrt, noch stärker als vorher erfüllt von dem völlig neuen Erlebnis eines Fliegens mit Maschinen, die an Flugeigenschaften und Motorenstärke all jene „Flamingos" und „Klemms", die er bis dahin geflogen hatte, weit hinter sich ließen. Seine fliegerische Leidenschaft, dieser stärkste Teil seines Wesens, war entfacht und von der Sturzflugidee ergriffen. Er flog eine Curtiss in Tempelhof vor. Der Sturzflug bis unter die 1000-m-Grenze schien eine Sensation. Zwar ging eine der beiden Curtiss, wenn ich mich recht erinnere, durch das Verklemmen einer Steuereinrichtung verloren, aber Udet sprang im letzten Augenblick mit dem Fallschirm ab.

Auf Wunsch Görings, aber auch angetrieben durch seine eigene Leidenschaft für die Sache und durch den Wunsch, die provisorische Führung der Luftwaffe von seinen Sturzflugideen zu überzeugen, flog Udet die zweite „Curtiss"-Maschine in Rechlin technischen Luftwaffenoffizieren, vor allen Dingen Richthofen, vor. Aber er erlebte eine für ihn unfaßbare Enttäuschung. Die Offiziere, denen er auf eine überzeugende Art und Weise vorflog, wollten sich nicht recht überzeugen lassen. Auf jeden Fall nicht von dem „Filmfatzke Udet", wie einzelne sich ausdrückten. Von Richthofen blieb, nach Udets Schilderung, als Gegner des Sturzangriffs auf seinem Standpunkt

stehen. Und es gehörte zu den berühmten Ironien der Geschichte, daß der gleiche von Richthofen später als General ein Nahkampffliegerkorps befehligte, das seine entscheidenden Erfolge in der ersten Phase des zweiten Weltkrieges Stukas verdankte.

Gerade der Widerstand reizte Udet anscheinend zu einer Form von Zähigkeit, die ihm sonst fremd war. Jene Ingenieure im Technischen Amt, die sich seit längerer Zeit sehr intensiv schon für den Sturzfluggedanken einsetzten, nahmen Verbindung zu Udet auf. Sie stammten – das alles erzählte mir Udet in allen Einzelheiten, so sehr hatte ihn offenbar die Geschichte beschäftigt – zum Teil aus der Abteilung, welche die Ausrüstung der Flugzeuge, auch mit Bombenzielgeräten, versorgte. Und ihre Sympathie für das Sturzkampfflugzeug entsprang vor allen Dingen der Erkenntnis, daß Deutschland noch über kein brauchbares Bombenzielgerät verfügte, das es horizontal fliegenden Bombern ermöglichte, eine wenigstens halbwegs zufriedenstellende Zielgenauigkeit zu erreichen. Der Sturzflug, das Zielen der Bomben mit dem auf das Ziel zustürzenden Flugzeug schien für sie ein Ausweg aus dem Dilemma, das übrigens erst 1938/39 überwunden wurde, als ein deutscher Monteur der amerikanischen Zielgerätefabrik Norden in New York, namens Hermann Lang, das dort hergestellte Norden-Bomben-Zielgerät für horizontalen Bombenwurf an die deutsche Luftwaffe verriet.

Die genannten Ingenieure und Offiziere unternahmen auf eigene Verantwortung, mit Udet als Piloten, Versuche mit einem sturzflugfähigen leichten Sportflugzeug „Stößer" von Focke-Wulf. Sie hängten Bomben unter die Flächen, und Udet flog Ziele im Sturzflug an, daß den Zuschauern Hören und Sehen verging. Und während die normalen Zielgeräte ungewöhnlich stark „streuten", trafen die im Sturzflug gezielten Bomben zu wenigstens 40% ihr Ziel. Aber der Erfolg dieser überzeugenden Aktion waren heftige Zurechtweisungen für alle Beteiligten in der Entwicklungsabteilung in Berlin gewesen.

Als Udet daraufhin bei Göring über die bestehende Kurzsichtigkeit klagte, erhielt er zur Antwort: „Wem sagst du das?" Er, Göring, habe ihm von vornherein gesagt, daß er frisches Blut in den Ämtern brauche. Die Leute dort seien noch nicht

beweglich genug. Sturzkampfflugzeuge seien großartig, aber die Luftwaffe würde sie nur bekommen, wenn Udet sich selbst in der Luftwaffe dafür einsetze. Wenn Udet nicht wolle, daß seine große Idee verlorengehe, müsse er seine Bedenken über Bord werfen. Die Überlegenheit der kommenden deutschen Luftwaffe hinge zum großen Teil vom „Stuka" ab. Udet habe eine Idee geboren. Er dürfe sie nicht im Stich lassen.

Alles Folgende war dann nur noch ein Kampf zwischen Görings und dann auch Wevers und Wimmers Überredungskunst auf der einen, und auf der anderen Seite Udets Sträuben und Udets nur zu berechtigte instinktive Angst vor der ihm fremden Welt eines militärisch-technischen Postens gleich welcher Art. Aber demjenigen, der Udets innere Weichheit kannte, hätte niemand vorauszusagen brauchen, daß Udet über kurz oder lang nachgeben und sich vor einem stärkeren Willen beugen würde, um so mehr, da in diesem Fall seine Leidenschaft für das Fliegen der Feind seiner eigenen besseren Erkenntnis war.

Udet ließ sich durch seine Leidenschaft für die Sache und die Tatsache, daß sein Freund von Greim, der Pour-le-mérite-Flieger, bereits zur Luftwaffe gehörte, dazu bringen, zunächst Inspekteur der Jagdflieger zu werden. Gleichzeitig übernahm er jedoch einen Industrieauftrag, nämlich nach den vorhandenen Konstruktionen nach einem Stuka zu suchen.

Der erste Schritt zur Bindung an eine feste militärische Aufgabe war getan, und der nächste mußte zwangsläufig folgen.

Es zeigte sich, daß Udet, solange er für das Technische Amt ein Außenseiter ohne Rang und Amt blieb, in praxi ohne Einfluß auf die technische Entwicklung bleiben mußte.

Göring überzeugte Udet, daß er ohne hohen militärischen Rang, ohne ressortmäßige Befugnisse niemals in die Lage versetzt werden würde, das Sturzkampfflugzeug gegen die bestehenden Widerstände durchzusetzen.

Da gab Udet nach, wurde Oberst und übernahm das Technische Amt. Seine erste Handlung war – bezeichnend für ihn – nicht, sich in den organisatorischen Apparat einzuarbeiten, sondern den „Stößer" nach Rechlin zu fliegen und ihn dort Wever und den Offizieren des Generalstabes im Sturzflug vorzufüh-

ren. Seine Zielsicherheit wirkte überzeugend. Und damit war der Weg frei für den Entwicklungsauftrag „Stuka", den ich 1936 in meinen Händen hielt.

Wir entwickelten nun, auch hier gestützt auf unsere Erfahrungen mit der He 70, einen zweisitzigen, einmotorigen Eindecker mit einziehbarem Fahrwerk, der mit dem gerade neu entwickelten Daimler-Benz-DB-600-Motor von 900 PS eine Höchstgeschwindigkeit von rund 400 km/h erzielen konnte. Eine Bombe von 250 bzw. 500 kg Gewicht ließ sich in der Rumpfunterseite hinter Klappen unterbringen. Eine besondere Vorrichtung schob die Bombe während des Sturzflugs aus dem Rumpf und ließ sie dann dicht über dem Ziel, kurz vor dem Abfangen der Maschine, fallen. Die Maschine war in Ganzmetall besonders robust gebaut. Ihre Typenbezeichnung lautete He 118.

Während die V-Muster der He 118 gebaut wurden, erschien Udet mehrfach in Marienehe. Ich mußte mich erst an den äußerlich neuen Udet in Uniform gewöhnen. Als er zum erstenmal kam, fühlte er – als Folge seiner eigenen inneren Unsicherheit über den Weg, auf den er sich hatte treiben lassen – meine nicht ausgesprochenen Fragen nach dem „Warum und Wieso?"

Er gab sich so leger wie möglich und lachte etwas verlegen: „Man muß um der Fliegerei willen auch mal mit dem Teufel paktieren . . . Man darf sich von ihm nur nicht fressen lassen . . .", sagte er, um allen Fragen zuvorzukommen. Dann stürzte er sich in die Besprechungen der neuen Maschine, in die Besichtigung der Pläne und Modelle.

Er hatte, wie er mir entschuldigend erzählte, Göring gesagt: „Ich verstehe doch nichts von der Produktion. Ich verstehe nichts von Großflugzeugen. Das ist mir unheimlich und liegt mir nicht . . ." Göring erwiderte: „Es kommt doch auf den Erfindungsreichtum an. Für das andere bekommst du so viel Leute, wie du willst. Wir brauchen vor allen Dingen vor der Welt auch deinen Namen. Der ist im Augenblick mehr wert als vieles andere . . ."

Damit war endgültig der Weg für eine menschliche und technische Tragödie um die Luftwaffe und um Udet bereitet, über

die noch manches gesagt werden muß – die Tragödie des „Mannes am falschen Platz".

Als die He 118 zum Vorfliegen vor Udet und den Ingenieuren des Technischen Amtes zur Erprobungsstelle der Luftwaffe in Rechlin übergeführt werden mußte, war ihre Entwicklung zur Serienreife infolge von Versäumnissen meines Technischen Direktors Hertel, über die ich später wegen ihrer allgemeinen Bedeutung noch sprechen muß, noch nicht völlig abgeschlossen. Außerdem wurde die Maschine einem Werkspiloten namens Heinrich anvertraut, der sich als guter, zuverlässiger Einflieger erwiesen hatte. Was ich nicht wußte, war, daß er vor „scharfen Flügen" zurückschreckte und Risiken besonderer Art, wie sie damals im Sturzflug noch zu suchen waren, scheute.

Zum Vergleichsfliegen traten in Rechlin außer der He 118 noch drei andere Maschinen an. Die Firma Arado hatte einen robusten Doppeldecker in Gemischtbauweise mit festem Fahrgestell und doppeltem Leitwerk in den Wettbewerb geschickt. Die Bombe wurde, wenn ich mich richtig erinnere, unverkleidet unter dem Rumpf aufgehängt. Die Geschwindigkeit war bei der Doppeldeckerform ziemlich niedrig. Die Typenbezeichnung lautete Ar 81.

Blohm & Voß hatten einen Ganzmetalltiefdecker ihres Konstrukteurs Dr. Vogt mit starrem Fahrgestell, ebenfalls von sehr robuster Bauart, herausgebracht – Bezeichnung Ha 137. Schließlich war Junkers mit einem ebenfalls kräftig gebauten Tiefdecker mit starrem Fahrwerk, der Ju 87, vertreten, bei deren Konstruktion auf aerodynamische Feinheiten zunächst weitgehend verzichtet und die Bombe offen unter dem Rumpf aufgehängt war. Alle Maschinen waren mit Sturzflugbremsen verschiedener Konstruktion, die das sichere Abfangen der Maschinen über dem Ziel ermöglichten, ausgerüstet.

Das Vergleichsfliegen dieser „Höllentaucher" – sie verdienten diese Bezeichnung – war ein unbeschreibliches Schauspiel voller Dramatik und tosenden Motorenlärms, dem sich damals, 1936, schon niemand entziehen konnte. Es kündigte, ohne daß einer von uns es ahnte, die nervenerschütternde Wirkung der „Stukas" in den ersten Phasen des zweiten Weltkrieges an, nur daß diese Wirkung dann noch durch eine typisch Udetsche Er-

findung, die „Jericho-Trompete" genannte Motorsirene, verstärkt sein würde. Für mich allerdings endete das Vergleichsfliegen mit einer Enttäuschung, obwohl sich der Wettbewerb schließlich auf Ju 87 und He 118 konzentrierte.

Heinrich fand in den entscheidenden Augenblicken nicht die Entschlußkraft zum Sturzangriff. Während der Junkers-Pilot die Ju 87 praktisch auf den Kopf stellte, kam Heinrich nicht über „flache Sturzflüge" hinaus. Die Entscheidung für die Ju 87, die im Gegensatz zu der schlanken He 118 wie eine dicke Hummel angriff und stürzte, schien so gut wie sicher . . .

Doch nachher kam Udet zu mir: „Ich will nicht voreilig entscheiden . . .", sagte er, „muß mich in Ihren verdammten Vogel mal selber 'reinsetzen. Ich komm' nach Marienehe 'raus . . ."

Er setzte dann seinen Besuch auf den 27. Juni fest.

Für den gleichen Tag wurde mir der Besuch des damals berühmtesten amerikanischen Fliegers, Oberst Lindbergh, angekündigt. Lindbergh war schon seit mehreren Tagen in Deutschland, um den Aufbau der deutschen Fliegerei kennenzulernen. Ich wurde durch das Luftfahrtministerium gebeten, ihm ohne Rücksicht auf Geheimhaltung alles zu zeigen, was wir zu zeigen hatten.

Lindbergh landete am Vormittag in Warnemünde, begleitet vom amerikanischen Luftfahrtattaché in Berlin, dem schwarzhaarigen drahtigen Major König, und dem Attaché für die amerikanische Marinefliegerei, einem baumlangen Commander namens Mail.

Ich hatte Lindbergh bis zu dieser Zeit noch nicht kennengelernt. Sein Stern war erst nach meiner Amerikareise aufgegangen, als es ihm im Frühjahr 1927 gelang, als unbekannter Postflieger mit einem geradezu lächerlich kleinen einmotorigen Landflugzeug, genannt „Spirit of St. Louis", in 33 Stunden und 30 Minuten mutterseelenallein zum erstenmal den Ozean zu überqueren und unter unbeschreiblichem Jubel in Paris zu landen. Sein Flug hatte ihn über Nacht zur Weltberühmtheit gemacht. Gleichzeitig war er der Lieblingsbürger seines Landes geworden und hatte der amerikanischen Fliegerei, die damals in der amerikanischen Öffentlichkeit noch wenig Interesse fand, einen außerordentlichen Impuls gegeben und den amerikani-

schen Kapitalmarkt für den Luftverkehr geöffnet. Er hatte seinen Ruhm allerdings teuer bezahlt. Vor der stürmischen Begeisterung seiner Landsleute, allerdings auch vor zahlreichen Erpressern, hatte er sich mit seiner Frau Anne und seinem kleinen Sohn Charles in ein einsames Landhaus in den Bergen von New Jersey zurückgezogen. Dort hatte einer jener „Kidnapper", die damals ganz Amerika unsicher machten, die Kinder berühmter Leute entführten und riesige Lösegelder erpreßten, Lindberghs kleinen Charles in der stürmischen Nacht auf den 1. März 1932 aus seinem Kinderzimmer entführt.

Als Lindbergh mich besuchte, hatte ich gerade einige Tage vorher einen Bericht über das Schicksal seines Kindes gelesen, das von dem Entführer trotz der Zahlung einer erheblichen Summe nicht zurückgegeben, sondern ermordet und nur wenige Kilometer vom Landhaus Lindberghs entfernt in einem Wald verscharrt worden war. Der Prozeß gegen den Täter, einen illegal eingewanderten Zimmermann, lebte noch frisch im Bewußtsein der Welt. Es hatte Jahre gedauert, bis er gefaßt worden war. Er hatte sich dadurch verraten, daß er eine Banknote des Lösegeldes, deren Nummer der Polizei bekannt war, an einer Tankstelle ausgegeben hatte.

In seiner Garage versteckt, hatte man Tausende weiterer Scheine des Lösegeldes gefunden, ferner das Werkzeug, mit dem die Leiter hergestellt worden war, die zur Entführung des Kindes gedient hatte. Der Mann hatte noch auf dem elektrischen Stuhl geleugnet, aber die Last der Beweise für seine Schuld war erdrückend. Trotzdem ging noch in den Julitagen, in denen Lindbergh zu mir nach Warnemünde kam, ein heftiger Kampf durch die amerikanischen Zeitungen – ein Kampf darum, ob man den richtigen Täter verurteilt habe oder nicht. Die Lindberghs waren so sehr mit neuen Erpresserbriefen überschüttet worden, daß sie 1935 mit ihrem inzwischen geborenen zweiten Kind Amerika heimlich verlassen hatten, um in England Sicherheit zu suchen. Seither lebten sie in England oder Frankreich.

Daß Lindbergh die Tragödie seines Jungen noch nicht überwunden hatte, wurde mir in dem Augenblick klar, in dem ich ihn zu einem Imbiß in meiner Villa in der Seestraße in Warnemünde in den Garten führte. Dort spielte mein damals neun

jähriger Sohn Ernst allein und ohne Aufsicht. Während sonst meine Gäste – gleich woher sie kamen – Anteil an dem Jungen nahmen, sah Lindbergh scheu und gezwungen an ihm vorbei. Sein Charles wäre, wenn man ihn nicht ermordet hätte, jetzt so alt gewesen wie mein Sohn.

Lindbergh wirkte trotz seiner schlaksigen Figur und der jungenhaft im Wind flatternden Locken über seine Jahre hinaus ernst . . ."

Er besichtigte mit sehr großem Interesse alle Typen, die ich zu dieser Zeit zu bieten hatte, vor allem die He 70, die He 111 und dann die He 118. Er untersuchte die reinen Metallflugzeuge mit auffallender fachmännischer Genauigkeit. Da er in allen anderen von ihm besuchten deutschen Werken genau so offene Auskunft erhielt wie bei mir, war er 1936 wahrscheinlich derjenige Mann in der Welt, der am meisten über die deutsche Luftwaffe wußte und erfuhr. Das entsprang zweifellos dem Wunsch, dem berühmten Amerikaner zu imponieren, aber auch den damaligen Vorstellungen in Deutschland, in denen auch nur der leiseste Gedanke an eine Rivalität der deutschen und der amerikanischen Luftwaffe noch keinen Platz hatte.

Während ich mein seit 1929 eingerostetes Englisch zusammenraffte, um Lindberghs zahlreiche Fragen zu beantworten, meldete mir Köhler: „Udet ist in Marienehe gelandet und will jetzt die He 118 fliegen."

„Dann lassen Sie ihn fliegen", sagte ich mitten in meinen „englischen Nöten". „Ich kann jetzt nicht hier weg. Sagen Sie Udet aber, daß er auf die Propellereinstellung achten muß und daß bei dieser Maschine noch Vorsicht am Platze ist . . ."

Köhler verschwand.

Ich fuhr ein paar Minuten später mit Lindbergh nach Rostock, um ihm das Werk Bleicherstraße zu zeigen. Als wir zwischen den Maschinen im dritten Stock herumgingen, glaubte ich für einen Augenblick irgendwelche ungewöhnliche Fluggeräusche gehört zu haben. Es klang wie ein Motor, der wahnsinnig überdreht wird. Es wurde aber gleich wieder still, und wir gingen weiter. Doch es waren erst wenige Minuten vergangen, als ich am Ärmel gezupft wurde. Es war Raphael Thiel, der wie ein Turm hinter mir stand. Er machte mir aufgeregt Zeichen, ich

möchte schnell zur Seite kommen. Ich entschuldigte mich bei Lindbergh und übergab Schwärzler die Führung. Was Thiel mir zuflüsterte, war furchtbar genug: „Udet ist eben mit der 118 abgestürzt."

Ich sah ihn entgeistert an. „Tot?"

Thiel hob seine Schultern. Er wußte es nicht. Es war aus Marienehe angerufen worden, ich möchte sofort hinüberkommen.

Ich lief, ohne mich zu verabschieden, zu meinem Wagen hinab und fuhr los. In Marienehe griff ich Nitschke auf. Er konnte mir wenigstens sagen, daß Udet mit dem Fallschirm abgesprungen und in einem Kornfeld gelandet war.

„Er hat nicht aufgepaßt", sagte Nitschke noch ganz atemlos. „Er hat sich nicht um die Propellereinstellung gekümmert. Der Propeller mit dem ganzen Getriebe ist weggeflogen. Das Höhenleitwerk hat abmontiert. Die Trümmer liegen da drüben. Wir haben Udet am Fallschirm hängen sehen und sind zur Landestelle gefahren. Da kam er gerade zu sich, aber nur für einen Augenblick."

„Und weiter? Weiter!!!"

Nitschke wußte jedoch nicht mehr. Udet hatte nur gestöhnt, man solle ihn liegen lassen, es wäre aus mit ihm. Dann hatte er noch über unsere „Scheißkiste" geschimpft und war wieder in Ohnmacht gefallen, als man ihn in den Sanitätswagen trug. Köhler war mit ihm zum Rostocker Krankenhaus gefahren.

Ich wendete sofort und jagte nach dort. Aber Udet war im Untersuchungszimmer. Die Schwester, die mich empfing, hatte Mühe, mich zu beruhigen. Schließlich wartete ich vor der Tür, hinter der Udet geröntgt wurde. Ich hörte nichts als gelegentliche leise Worte und ein gepreßtes Stöhnen. Ich malte mir das Schlimmste aus und wollte eben einfach in das Untersuchungszimmer eindringen, als ich hinter der Tür die Stimme des Chefarztes hörte: „Herr Oberst, wir sind fertig."

Gleich darauf vernahm ich die Stimme Udets, erschöpft und heiser, aber immerhin halbwegs deutlich. „Herr Professor", sagte er, „leuchten Sie lieber mal meine Hosen durch, ob ich 'reingemacht habe."

Ich hatte seit langem nicht ein solches Gefühl der Erleichte-

rung erlebt wie in diesem Augenblick. Udet lebte. Er hatte seinen Witz nicht verloren.

Sekunden später kam Köhler aus der Tür. Als er mich sah, wollte er gerade seine greuliche Stummelpfeife hervorholen, von der er wußte, daß ich sie, wie überhaupt alles Rauchen, nicht leiden konnte. Er ließ sie schleunigst wieder verschwinden. „Herr Doktor", sagte er, „das wäre noch mal gut gegangen. Aber die Maschine ist endgültig im Eimer, und der Oberst wäre auch hinüber, wenn er nicht zufällig Halbschuhe getragen hätte."

Ich hörte vor lauter Erleichterung nur mit einem Ohr zu. Die zerstörte Maschine interessierte mich im Augenblick nicht.

„Halbschuhe?"

„Ja, sein Fuß war eingeklemmt. Hätte er Schnürstiefel getragen, wäre er aus der Maschine nicht 'rausgekommen. Ein Schuh ist in der Kiste geblieben." Köhler konnte es sich nicht verkneifen, hinzuzufügen: „Herr Oberst Udet sind auf Socken hier, aber sonst in Ordnung . . ." – Währenddessen trat der Chefarzt auf den Flur. „Ich hoffe, daß nichts Ernstes nachkommt", sagte er. „Bisher sieht es einigermaßen gut aus. Aber der Oberst braucht Ruhe. Rufen Sie heute abend einmal an."

Ich fuhr zurück. Lindbergh war mit der Besichtigung fertig.

Udets Absturz mußte sich herumgesprochen haben, denn Lindbergh fragte mich als erstes, wie es Udet gehe. Major König blinzelte zu mir hinüber, sozusagen mit dem spöttischen Stolz, den alle Militärattachés der Welt zeigen, wenn sie einem beweisen können, daß sie Geheimnissen auf die Spur gekommen sind. Es wäre uns allerdings lieber gewesen, wenn der Unfall verborgen geblieben wäre. Aber nun war es geschehen. Ich konnte Lindbergh beruhigen und in mein Haus zum Kaffee bitten. Aus der Unterredung, die sich dann in meinem Garten ergab, blieb mir ein Ausspruch Lindberghs unvergessen: Er sagte etwa: „Es sollte nie zu einem Luftkrieg zwischen Deutschland, England und Amerika kommen. Nur die Russen würden erheblich davon profitieren . . ."

Ich habe später oft an diese Worte gedacht, als Lindbergh, der 1939 nach Amerika zurückkehrte, in seiner Heimat wegen seiner späteren Propaganda gegen den Eintritt Amerikas in den

Krieg und gegen Roosevelts dahin zielende Politik heftig angegriffen und als Nazifreund bezeichnet wurde. Die Motive für seine Haltung lagen vielleicht in jenem Satz begründet, bestimmt nicht in einer Sympathie für die neue politische Führung in Deutschland.

Wie gering die Sympathie zwischen Lindbergh und Göring war, wurde mir am nächsten Tag deutlich, als ich zu einem Lunch zu Ehren Lindberghs in die amerikanische Botschaft in Berlin eingeladen wurde. Ich schätzte dieses Haus, vor allen Dingen den amerikanischen Botschafter Dodd, der Deutschland wirklich liebte und ein ausgezeichnetes Deutsch sprach. Dodds Tochter hatte sich zwar irgendwelchen salonsozialistischen Träumen ergeben und äußerte Sympathien für die Sowjetunion. Aber das entsprang mehr jenem etwas wirklichkeitsfremden sozialen Idealismus junger Amerikaner, der später so viel dazu beitrug, Rußland in Amerika in einem allzu rosigen Licht erscheinen zu lassen.

Göring war natürlich zu dem Empfang eingeladen. Er kam verspätet, ohne sich zu entschuldigen. Er überreichte Lindbergh burschikos, sozusagen im Vorbeigehen, einen Orden, dessen Annahme Lindbergh später auch verübelt wurde, als er sich in seiner Heimat so zahlreichen Anfeindungen gegenübersah. Göring schob Lindbergh formlos ein Kästchen hin, sagte mit der Großspurigkeit, die ihm eigen war: „Vom Führer" und wandte sich dem amerikanischen Botschafter sowie dem amerikanischen Militärattaché Truman Smith zu. Lindbergh sah Göring spöttisch nach, schüttelte den Kopf und schob den Orden in die Hosentasche wie ein Taschentuch, ohne einen Blick darauf zu werfen.

Göring ließ sich rechts von Botschafter Dodd nieder. Ich saß Göring gegenüber. Er berichtete über den englischen Außenminister Eden, der ihn zuvor auf der Durchreise nach Moskau in Berlin besucht hatte. Ich hörte ihn gleich darauf die taktlose Bemerkung machen: „Dieser Eden ist doch ein widerlicher Kerl." Ich sah den amerikanischen Botschafter an. Er blickte eisern beherrscht, aber zweifellos peinlich berührt vor sich hin. Aber damit bin ich den Ereignissen vorausgeeilt.

Lindberghs Aufenthalt in meinem Werk war nachmittags

um 17 Uhr beendet. Bis dahin hatte Göring mehrmals angerufen, um sich nach Udets Befinden zu erkundigen. Ich erhielt jedoch vom Krankenhaus keine Auskunft. Ich machte mir schon wieder ernste Sorgen, als gegen 19 Uhr mein Telefon klingelte. Am andern Ende der Leitung hörte ich eine heisere, undeutliche Stimme. Sie flüsterte: „Heinkel, ich habe Durst." Und dann noch mal: „Kommen Sie sofort, ich verdurste!"

Das war Udet selbst. Seine Worte waren für mich Musik. Wenn er Durst hatte, war er sicherlich über den Berg. Ich packte sechs kleine und zwei große Flaschen Sekt ein. Ich nahm vorsichtshalber die kleinen Flaschen, weil ich nicht wußte, ob der Patient überhaupt schon trinken durfte. Aber als ich im Krankenhaus ankam, war er schon recht munter, saß halb aufgerichtet im Bett, und eine Stunde später waren die sechs kleinen Flaschen leer. Die Schwestern waren verzweifelt. Sie flehten, bettelten und drohten. Und schließlich war Udet bereit, zu schlafen. Aber in diesem Augenblick kam noch der Pour-le-mérite-Flieger Ritter von Greim – 1945 als Generalfeldmarschall der Nachfolger Görings als letzter Oberbefehlshaber der praktisch schon nicht mehr existierenden Luftwaffe. Wir nahmen auch noch die großen Flaschen in Angriff. Ich sagte Udet, er würde am folgenden Morgen dursten müssen, wenn wir alles austränken. Aber er hatte vorgesorgt.

„Ich habe auch Köhler angerufen", sagte er, „der bringt morgen früh die nächste Ladung. Außerdem bleibe ich nicht länger hier. Die wollen mir hier bloß Geld aus der Tasche holen. Und die Mädchen sind mir auch zu alt . . ."

Nachts um 12 Uhr verließen Greim und ich, von den Segenswünschen der Schwestern begleitet, das Krankenhaus. Aber ich fühlte mich erleichtert und vergnügt, auch als mir während der Heinfahrt klarwurde, daß durch Udets Absturz wahrscheinlich die endgültige Entscheidung über das Schicksal der He 118 gefällt worden war.

Nie wieder ist mir so deutlich geworden wie in diesem Fall, in welchem Maße Entscheidungen über Flugzeuge von Zufällen und menschlichen Unzulänglichkeiten abhängen. Obwohl feststand, daß die He 118 noch vieler Vervollkommnungen bedurfte, bin ich heute noch der Überzeugung, daß sie der Ju 87

voraus war und eine Entwicklung vorausnahm, welche die Ju 87 (später als Ju 287) – allerdings zu spät – auch zu gehen versuchte, nämlich in Richtung einer aerodynamischen Gestaltung und eines einziehbaren Fahrgestells, welche ihre größere Schnelligkeit sicherten. Aber mit Heinrichs Versagen in Rechlin hatte es begonnen. Mit Udets Absturz, der auf die oftmals wirklich „bohèmehafte" Oberflächlichkeit zurückging, mit der Udet vor seinen Flügen die notwendigsten Informationen über Bedienungsvorschriften zur Kenntnis nahm, ging es zu Ende. Die Entscheidung des Technischen Amtes fiel endgültig auf die Junkers Ju 87 als Standard-Sturzkampfflugzeug, und die He 118 wurde zum Verkauf an Japan freigegeben.

Nun – im ewigen Kampf um den technischen Fortschritt mußte man auch verlieren können.

Die japanische Marinevertretung in Berlin interessierte sich bereits dafür. Die Vertretung des japanischen Heeres folgte kurz darauf. Wir verpflichteten uns, eine Mustermaschine für die japanische Marine bis zum 13. Februar 1937 zu bauen und zu verladen. Eine zweite Maschine für das japanische Heer sollte im Oktober 1937 geliefert werden. Die Verhandlungen verliefen völlig getrennt. Es war wie in den vergangenen Jahren meiner Zusammenarbeit mit Japan wieder so, daß die Vertreter der japanischen Heeresfliegerei und die Vertreter der japanischen Marineflieger sich wie Konkurrenten behandelten.

Das Reichswirtschaftsministerium verpflichtete mich, nur Verträge einzugehen, in denen die Japaner den vollen Preis für Flugzeug und Lizenz in Devisen bezahlten. Angesichts des Vertrauensverhältnisses, das ich in den Nachkriegsjahren zur japanischen Fliegerei gewonnen hatte, verliefen die Verhandlungen reibungslos.

Neue japanische Abnahmeoffiziere und Ingenieure kamen wieder wie in den Jahren vor 1933 als gern gesehene Gäste in mein Werk.

Sie legten – und ich möchte vor allen Dingen die Herren Shimamoto, Terai, Masao, Akatika nennen – wie ihre Vorgänger in den Nachkriegsjahren ein Verhalten an den Tag, das im Widerspruch zu den Ansichten stand, die man in Deutschland (aber nicht nur in Deutschland) oftmals über die Japaner

hegte. Man irrte sich, wenn man annahm, in ihnen grundsätzlich Spione sehen zu müssen, die jede Gelegenheit benutzten, ihre Gastgeber hinters Licht zu führen. Sie waren die angenehmsten Partner, die es für mich gab. Sie waren in den Verhandlungen vornehm. Wenn ein Vertrag einmal unterschrieben war, sahen sie selbstverständlich darauf, daß er korrekt durchgeführt wurde. Aber alle ihre Verträge waren auf beiderseitiger Vertrauensbasis geschlossen. Sie waren kurz, ohne die Verklausulierungen, die es bei anderen Auslandsverträgen gab. Und meine japanischen Vertragspartner waren niemals kleinlich in der Auslegung, wenn sie das Gefühl hatten, daß ihnen auch von der Gegenseite Vertrauen, Ehrlichkeit und Treue entgegengebracht wurde. Das Ministerium versuchte sofort, die Bewegungsfreiheit meiner japanischen Gäste in meinem Werk einzuschränken. Aber ich setzte erfolgreich durch, daß diese Versuche schnell aufgegeben wurden, und habe niemals einen Anlaß bekommen, auch nur eine Spur des Bedauerns für dieses Handeln zu empfinden. Ich habe dafür später immer wieder aufrichtige Zeichen der Treue und sogar der Freundschaft all jener Japaner empfangen, die meine Gäste gewesen waren. Dies galt nicht nur für mich, sondern auch für viele andere, die später Deutschland aus politischen Gründen verließen, so für meinen Japanvertreter Dr. Hack, der sich nach 1933 dank japanischer Freundschaft und Hilfe bis zu seinem Tode im Jahre 1950 in Zürich aufhalten und dort weiterarbeiten konnte.

In meinem Werk begann jetzt eine neue, große Phase technischer und fliegerischer Zusammenarbeit mit den Japanern, die von nun an bis weit in den Krieg hinein dauerte. Die erste He 118 für Japan wurde Mitte Februar 1937 auf dem Dampfer „Kagu Maru" verladen, die zweite folgte einige Monate später. In dieser Zeit waren wir in Marienehe jedoch schon längst mit neuen Projekten beschäftigt. Sie eröffneten ein neues Kapitel im Kampf um die Schnelligkeit.

XI

UDET ODER DER WEG IN DIE KATASTROPHE

1938–1941

Seit 1945 sind vielerlei Meinungen über die Gründe geäußert worden, welche die deutsche Luftwaffe nach dem zunächst scheinbar so gewaltigen Aufstieg in einer vollkommenen Katastrophe enden ließen.

Die einen argumentierten einfach, die Luftwaffe sei von vornherein nur Bluff gewesen. Sie habe deswegen so enden müssen, wie sie endete. Die Masse der deutschen Flieger dagegen, die mit Begeisterung und Gläubigkeit, Fleiß und Opfermut in den Geschwadern und an der Front die anfänglich große Zeit der deutschen Luftwaffe heraufführten und dann unter außerordentlichen Opfern, gegen eine erdrückende Übermacht kämpfend, den Niedergang dieser Waffe erlebten und erlitten, hat in Wort und Schrift die verschiedensten Umstände für diesen Niedergang verantwortlich gemacht.

Diese Umstände reichen von dem Hinweis auf die sachliche Unzulänglichkeit, Unwissenheit und spätere Desinteressiertheit Görings und die echte oder angebliche Unfähigkeit anderer Persönlichkeiten über zahlreiche strategische, organisatorische, taktische und technische Irrwege bis zu den Vorwürfen bewußter Sabotage auf den verschiedensten Gebieten der Luftwaffe und der Luftfahrtindustrie.

Wenn ich es für sinnvoll hielte, könnte ich diese einzelnen Anklagen noch um ein Vielfaches vermehren. Ich könnte dies vor allem auf meinem Gebiet als Konstrukteur und Industrieller. Ich müßte speziell das wachsende Versagen des Luftfahrtministeriums und seiner technischen Behörden anprangern. Ich müßte die am Ende geradezu unfaßbare Art und Weise schil-

dern, in welcher eine aus Zeit- und „Köpfe"mangel zur Mittelmäßigkeit verurteilte Mammutbürokratie das anfängliche System echten Wettbewerbs zwischen Konstrukteuren und Fabriken um das jeweils beste Standardflugzeug in eine immer fruchtlosere Reglementierung jeder Konstruktionsarbeit bis in die lächerlichsten Einzelheiten hinein verwandelte und von 1939 an durch die eifersüchtige Uneinigkeit, Ziellosigkeit, Frontfremdheit und Änderungssucht vieler Referentengruppen überhaupt kein Flugzeug mehr zur Serienreife gedeihen ließ.

Aber all jene Einzelargumente, mit denen eine tapfere, junge deutsche Fliegergeneration sich eine Katastrophe verständlich zu machen sucht, die ihr nach dem anfänglich erworbenen Ruf unbesiegbarer deutscher Luftüberlegenheit vielfach unverständlich blieb – diese Argumente treffen nicht den Kern. Fast alle diese Argumente sind selbst nur Folgeerscheinungen grundsätzlicher Irrwege. Und nur wer diese Irrwege selbst in ihrem Ursprung zu begreifen versucht, findet die wahren Hintergründe der Katastrophe – sofern sie sich menschlichem Forschen und der Subjektivität des einzelnen überhaupt erschließen.

Das Bild dieser Hintergründe aber ist auch für den Außenstehenden um so leichter zu zeichnen, als der Katastrophenweg der Luftwaffe aufs engste mit dem Weg Ernst Udets verbunden scheint. Udets Schicksal ist sozusagen die menschgewordene Katastrophe der deutschen Luftwaffe. Und mein eigenes Werk wurde dabei durch ein Flugzeug mit dieser Katastrophe verknüpft: durch das viermotorige Großkampfflugzeug He 117.

Früh im Jahre 1939 erhielt ich von meinem schon häufig genannten Berliner Direktor von Pfistermeister einen vertraulichen Bericht über anscheinend entscheidende Vorgänge in der Luftwaffe, den ich allerdings, uninteressiert an politischen Hintergründen, wie ich nun einmal war, damals ungelesen unter anderen Berichten liegenließ und erst viele Jahre später las.

Von Pfistermeister kündigte damals den bevorstehenden Rücktritt des Generals Stumpff an, der nach dem viel zu frühen Tode des ersten Generalstabschefs der Luftwaffe, Wever, und nach einer kurzen Zwischenbesetzung dieses Postens durch General Kesselring das Amt des Generalstabschefs innehatte. Pfistermeister kündigte an, daß an die Stelle Stumpffs einer

der jüngsten Obersten der Luftwaffe, der vielleicht 39jährige bisherige Chef der Operationsabteilung des Generalstabes der Luftwaffe, Hans Jeschonnek, trete. Jeschonnek, von seinen Freunden oft „Hänschen" genannt, war ein als Generalstäbler zweifellos hochbegabter, gläubiger junger Mensch, für den Hitlers außenpolitische Gedanken und Pläne, wie für ungezählte andere junge Menschen jener Tage, absolute Leitsterne waren, während Stumpff (als erster „getarnter" Personalchef der Luftwaffe sehr bewährt) zur traditionsgebundenen älteren Generation der Reichswehroffiziere gehörte.

Von Pfistermeister wußte anscheinend auch um die Gründe dieser Umbesetzungen. Ihr Ursprung ging seinem Bericht zufolge weit in das Jahr 1938 zurück. Hitler hatte 1938 eine ganz außerordentliche Verstärkung der Luftwaffe gefordert, die mit der gesamten bisherigen Generalstabsplanung, welche den beschränkten finanziellen und rohstoffmäßigen Gegebenheiten Deutschlands angepaßt war, brach. Die Verwirklichung dieser Forderungen, vor allem der geforderte Schnellaufbau zahlreicher neuer Bombengeschwader hätte allein finanziell ein Milliardenaufgebot erfordert, das in keinem Verhältnis zu den Mitteln stand, die bestenfalls aufgeboten werden konnten, ganz abgesehen davon, daß die notwendigen Rohstoffe und Ausgangsmaterialien für Deutschland mit seiner allgemein bemerkbar werdenden Rohstoffknappheit und seinen wachsenden Devisensorgen schon 1938 überhaupt nicht zu beschaffen schienen.

Vom späteren Standpunkt politisch-historischen Wissens aus sind die Hintergründe der damaligen Forderung Hitlers wahrscheinlich kein Geheimnis mehr. Das Gefühl der Zauberkraft, selbst der erst halbfertigen Luftwaffe als Druckmittel im internationalen politischen Spiel, hatte sich angesichts der bisherigen ängstlichen Reaktionen Englands und Frankreichs auf die gelegentlichen Drohungen mit dieser Luftwaffe in Hitler gefestigt.

1936 zum Beispiel waren, so berichtete von Pfistermeister, Anthony Eden bei dessen damaligem Besuch in Deutschland falsche, in der Organisationsabteilung des Generalstabs der Luftwaffe hergestellte Geheimpläne über die Stärke der Lokalisierung der deutschen „Luftwaffe" in die Hände gespielt

worden. Das hatte genügt, um England deutschen Forderungen gegenüber vorsichtig und so nachgiebig zu machen, wie es sich dann auch im Falle der Besetzung Österreichs, des Sudetenlandes und der Tschechoslowakei erwies. 1936 waren in jene gefälschten Pläne selbst die kleinsten Schulflugzeugverbände als Kampfverbände eingezeichnet worden. Welche tiefgreifende Wirkung diese Methode hinterlassen hatte, vermag man heute noch in Churchills Memoiren nachzulesen.

1938 sah sich Hitler also in der Situation eines Mannes, der in der über alle Erwartungen hinaus schnell entwickelten Luftwaffe ein politisches Machtinstrument erster Ordnung in der Hand hielt. Vor diesem Instrument schreckten England und Frankreich, die Hauptgegner seiner Ausdehnungspläne im Osten, zurück. Hitler war überzeugt, niemals wieder in eine so günstige Situation versetzt zu werden. Er wußte, daß England und Frankreich begannen, ihre zurückgebliebene Luftwaffe zu intensivieren, um den überraschenden deutschen Vorsprung mit allen Mitteln einzuholen. Hitler sah den Zeitpunkt kommen, an dem der deutsche Vorsprung und damit die einmalige Chance verloren sein würde, den mehr oder weniger verborgenen Traum seines Lebens, nämlich die Gewinnung von Raum für Deutschland im Osten, in einer Situation zu verwirklichen, in der England und Frankreich unter dem Druck der deutschen Luftmacht tatenlos zuschauen mußten.

Aus dieser Erkenntnis entstand der hektische, von Zeitnot gedrängte politische Aktionsplan, der dann direkt zum Polenkrieg im Jahre 1939 führte. Daraus entstand vor allem aber im Jahre 1938 die Forderung nach jener, alle bis dahin vorhandenen Vorstellungen übersteigenden, zahlenmäßigen Verstärkung der Luftwaffe, über die von Pfistermeister berichtete. Mit unserem heutigen Wissen gesehen, war ein derartiges Handeln Hitlers ein Vabanquespiel, das alles auf eine Karte setzte und durch eine unerhörte Steigerung der deutschen Luftmacht, als dem erwiesenermaßen eindrucksvollsten Mittel, die Westmächte zum Zusehen zwingen wollte.

Wie von Pfistermeister nun weiter berichtete, waren sich der Generalstab und das Technische Amt der Luftwaffe anfänglich einig darüber gewesen, daß Hitlers Forderung unerfüllbar sei.

In den entscheidenden Sitzungen hatten sich alle anwesenden Amts- und Abteilungschefs dafür ausgesprochen, Hitlers Forderung als unerfüllbar abzulehnen. Man kannte jedoch Hitlers bereits stark entwickelte Neigung, alle Erklärungen seiner Mitarbeiter, daß irgendeine Forderung unmöglich zu erfüllen sei, schroff zurückzuweisen.

Um dieser Neigung vorzubeugen, wollte man einen „Vermittlungsplan" vorschlagen. Man war auch von diesem Plan überzeugt, daß er nicht zu erfüllen sei. Er sollte jedoch Hitler zunächst zufriedenstellen. Bereits mit diesem Plan wäre der Weg der Täuschung beschritten worden, der dann Hitler gegenüber als Weg des geringsten Widerstandes bis zum Ende gegangen worden ist. Aber nach von Pfistermeisters Bericht war es noch anders gekommen.

Jeschonnek als Chef der wichtigsten Generalstabsabteilung hatte sich aus der Gläubigkeit an die politische Entwicklung, die ihn selbst und die damalige Atmosphäre auszeichnete, in den Vordergrund der Ereignisse geschoben. Jeschonnek hatte erklärt, er sei dafür, die Forderungen des Führers ohne Widerspruch zu erfüllen. Wenn der Führer diese Forderungen stelle, dann werde er auch die Mittel zur Verfügung stellen, die zu ihrer Verwirklichung notwendig seien. Göring, froh, Hitler keine Einwände entgegenhalten zu müssen, sondern den Nimbus des scheinbar durch nichts zu behindernden Luftwaffenaufbaues aufrechterhalten zu können, hatte sich für Jeschonnek erklärt. Der nun bevorstehende Führungswechsel war nach von Pfistermeister nur noch die letzte Konsequenz dieser Entwicklung.

Soweit der Bericht, den ich wiedergebe, so wie er mir in jenen Tagen zuging. Im Sinne der Anregung zu historischer Klärung erscheint er mir heute recht wesentlich. Dies um so mehr, da von Pfistermeister in seiner Berichterstattung nicht nur einer der informiertesten, sondern auch vorsichtigsten Männer war und da sein Bericht durch den Rücktritt Stumpffs sowie durch die tatsächliche Ernennung Jeschonneks zum Generalstabschef eine gewisse Bestätigung erhielt.

Was, von Pfistermeister zufolge, damals getan wurde, war der „Schritt ins Unmögliche". Dieser Schritt bedeutete, daß die-

jenigen Führerpersönlichkeiten, welche die Grenzen der Wirklichkeit genau kannten, es versäumt hatten oder daran gehindert worden waren, dem „Vabanquespiel um alles", das jetzt begann, von der Luftwaffe her entgegenzutreten oder wenigstens den Versuch dazu zu machen. Das ist eine Feststellung und keineswegs das moralische Urteil eines Pharisäers. Ein solches Urteil steht niemandem zu, der nicht persönlich vor die gleichen Entscheidungen gestellt wurde. Aber wenn die Ereignisse so abliefen, dann resultierte aus ihnen tatsächlich alles, was weiter geschah. Es resultierte gleichzeitig allerdings noch aus einer anderen Entwicklung. Es resultierte – so paradox dies klingen mag – aus der so erfolgreichen „Stuka-Idee", die Udet inzwischen „mit sich selbst" in die Luftwaffe hineingetragen hatte. Und man braucht von diesem Zeitpunkt an wohl nur das weitere Schicksal Udets zu erzählen, um darin den Untergang der Luftwaffe in ziemlich deutlicher Form mitzuerleben.

Längere Zeit vor dem Wechsel in der Führung des Generalstabes der Luftwaffe – es war noch 1938 – landete Udet, wie so oft zuvor und nachher, in Marienehe.

Wir arbeiteten dort zu dieser Zeit nicht nur an der He 100. Wir arbeiteten auch an einem viermotorigen Postflugzeug, He 116, für die Deutsche Lufthansa, das nach seiner Fertigstellung vielfach als das schönste überhaupt gebaute deutsche Flugzeug bezeichnet worden ist. Es war für den Ferndienst nach Ostasien bestimmt und mußte dabei den Pamir in großer Höhe überfliegen. Der Einsatz der Maschine konnte später nicht erfolgen, weil es in Deutschland keinen Höhenmotor in der Größenordnung von 500 PS gab. Die Maschine eroberte 1939 einen Langstreckenrekord, indem sie 10 000 km Entfernung im Non-Stop-Flug in 46 Stunden 18 Minuten zurücklegte. Zwei Ausführungen wurden dann an die japanische Luftverkehrsgesellschaft in Mandschukuo verkauft und bis zum Ende des zweiten Weltkrieges eingesetzt.

Wir arbeiteten ferner an einem neuen Seeaufklärer, dem Anderthalbdecker He 114, sowie an einem zweimotorigen Torpedo- und Mehrzwecke-Seeflugzeug He 115, das am 20. März 1938 in seiner Klasse auf Anhieb acht Geschwindigkeitsrekorde über die 2000- und 1000-km-Strecke mit 0, 500, 1000 und

2000 kg Nutzlast erflog. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 328 bzw. 330 Stundenkilometer. Die He 115 wurde in größerer Zahl an Norwegen verkauft, wobei sich ein herzliches, von den zukünftigen Schatten des Krieges noch völlig unberührtes Verhältnis mit den Norwegern, insbesondere dem Leiter der Seeflugstation Horten, Kapitän Höver, ergab. Leider konnten wir Höver später als deutschem Kriegsgefangenen nur durch Liebesgabenpakete unsere Verbundenheit zeigen. Wer hätte 1938 an Krieg mit Norwegen gedacht? Damals meldete mir Lammertz noch vergnügt: „Herr Doktor, die Norweger bitten, einen Benzintank in der Maschine völlig sauber zu halten . . ."

„Wieso?" fragte ich.

„Ja", sagte Lammertz, „den füllen wir dann beim Überführungsflug nach Norwegen mit Steinhäger statt mit Benzin . . ." Nebenbei – ein Tank der He 115 faßte rund 500 Liter.

An jenem Tage kam Udet frisch und munter herangesurrt. Noch herrschte ja das scheinbar glückhafte Jahr 1938 mit der von echtem Jubel umrauschten Vereinigung mit Österreich, auf die dann der Anschluß des Sudetengebietes folgte. Es gab für Udet höchstens insofern einen Wermutstropfen, als Hitler ihm, wie uns allen, aus Furcht, jemand „Unersetzlicher" könne abstürzen, das Kunstfliegen verbot. Udet hatte, wie er sagte, Hitler daraufhin erklärt:. „Der Heinkel fährt um so verrückter Auto. Das sollte ihm dann auch verboten werden!"

An jenem Tag des Jahres 1938 nun sagte mir Udet, als wir in einer Ecke meines Wintergartens zusammensaßen, folgendes: „Es wird in Zukunft endgültig keine mehrmotorigen Kampfflugzeuge mehr geben, die nicht als Stukas angreifen können. Die He 111 ist der letzte Horizontalbomber. Durch ihre Zielgenauigkeit hat eine nur mittelgroße zweimotorige Maschine, die aber ihre Bombenlast von 1000 kg im Sturzflug ans Ziel bringt, dieselbe Wirkung wie ein viermotoriger Riesenvogel, der 3000 oder 4000 kg Bomben im Horizontalflug trägt und nur ungenau abwerfen kann. Wir brauchen die teuren Großmaschinen nicht, die ein Vielfaches an Material fressen, was ein mittlerer zweimotoriger Stuka-Bomber kostet. Junkers hat den ersten zweimotorigen Stuka fertig, die Ju 88. Davon können wir

zwei oder drei mit demselben Material bauen, das man für einen Viermotorer braucht, und erreichen doch die gleiche Bombenwirkung. Jeschonnek ist auch restlos begeistert. Mit dem Bau dieser materialbilligen Groß-Stukas können wir die Bomberzahlen bauen, die der Führer verlangt . . ."

Auf diese Weise erfuhr ich zum erstenmal von der einseitigen Lösung, die Jeschonnek, damals noch Chef der Operationsabteilung im Generalstab, und mit ihm Udet gefunden hatten, um das von Hitler geforderte Kampfflugzeugprogramm zahlenmäßig zu erfüllen.

Auf den Reißbrettern meines Konstruktionsbüros befand sich zu dieser Zeit eine Neuentwicklung, welche die Bezeichnung He 177 tragen sollte. Es handelte sich um ein viermotoriges Großkampfflugzeug, das seitens des Ministeriums etwa ein Jahr zuvor in Auftrag gegeben worden war, und zwar mit der Forderung, die Maschine müsse bei 600 km/h Höchst- und 500 km/h Reisegeschwindigkeit 2000 kg Bomben- oder Torpedolast über 3600 km, 1000 kg Bombenlast sogar über 6000 km Entfernung tragen können. Das sicherte unter Berücksichtigung des Rückfluges die Möglichkeit, mindestens 1800 km bis 3000 km weit über gegnerischem Gebiet zu operieren – gegenüber den knappen 400 bis 500 km, welche alle zweimotorigen deutschen Bomber damals schafften.

Der Auftrag ging in seinen Uranfängen noch auf die Zeit Wevers zurück, der von vornherein die später als richtig erwiesene Theorie verfochten hatte, daß, wenn es jemals zu einem Krieg in Europa kommen sollte, dieser Krieg England kraft seiner traditionellen Gleichgewichtspolitik als Gegner Deutschlands sehen werde.

Angesichts der Schwäche der deutschen Flotte hatte Wever in einem solchen Kampf mit England der operativen Luftwaffe das entscheidende Gewicht beigelegt. Wever hatte im Gegensatz zu seinen Nachfolgern, besonders auch zu Jeschonnek, ein klares Gefühl für die Bedeutung der technischen Konzeption in der Luftwaffenführung, die ja das vorwiegend taktisch-strategische, vom rasanten technischen Fortschritt nicht ganz so stark betroffene Denken, wie es vom Heer übernommen wurde, entscheidend beeinflussen mußte. Wever hatte dementsprechend

eine Bomberwaffe gefordert, die große Bombenlasten über so große Entfernungen tragen konnte, daß der gesamte Bereich der britischen Inseln angreifbar war. Nicht genug damit, sollte diese Bomberwaffe in der Lage sein, auch den weiten Atlantik zu erreichen und Luftkrieg gegen die englische Schiffahrt zu führen. Diese Ziele waren überhaupt nur mit viermotorigen Großbombern zu erreichen.

Dementsprechend hatten Junkers und Dornier von 1934 bis 1936 zwei viermotorige Großkampfflugzeuge, die Do 19 und die Ju 289, deren zivile Verkehrsflugzeugausführung als Ju 90 bekannt wurde, gebaut. Sie flogen in mehreren Exemplaren, als Wever verunglückt war. Die Ju 289 entsprach trotz vieler zunächst natürlicherweise noch vorhandener Mängel im wesentlichen schon den amerikanischen Großbombern, die später als „Fliegende Festungen" dem Bombenkrieg sein Gesicht geben und große Teile der deutschen Industrie und der deutschen Städte verwüsten sollten. Die Do 19 ebenso wie die Ju 289 waren jedoch nach Wevers Tod fallen gelassen worden.

Daß sich darin schon die ziemlich einseitige Wende der strategisch-technischen Konzeption, die Udet mir jetzt andeutete, angekündigt hatte, war nach außen hin kaum klargeworden. Das Technische Amt hatte immerhin „studienmäßig" die Linie des viermotorigen Groß- und Fernbombers in Gestalt der nun bei mir in Entwicklung befindlichen He 177 weiterverfolgt. Und zwar war der Auftrag auf die He 177 aus verschiedenen Gründen an mich gefallen. Einmal wegen der schon erwähnten Neigung im RLM, mich nach dem Erfolg der He 111 zum Bomberkonstrukteur zu machen, zum anderen aber aus Erwägungen besonderer Art.

Kurz gesagt gingen diese Erwägungen von dem deutschen Motorenengpaß aus, der keine Motoren ergab, welche Großkampfflugzeugen die gewünschte hohe Geschwindigkeit verleihen konnten. Unter anderem hatte Wever 1934/35 den Bau von Schnellbombern angeregt, die für besondere „Bombenunternehmen" schneller sein sollten als die vorhandenen Jagdflugzeuge. Dieser Gedanke ist später, als es mit der zweimotorigen Do 17, dem „fliegenden Bleistift", nicht gelang, dieses Ziel zu erreichen, als Irrweg verdammt worden, obwohl Eng-

land mit seinem Schnellbomber de Havilland „Moskito", der von 1943 an Nacht für Nacht, durch Jäger ungestört und unerreichbar, Berlin und andere deutsche Städte bombardierte, bewies, daß der Gedanke – gute Motoren vorausgesetzt – richtig war. Wie dem jedoch sei – wir hatten 1936 mit der He 119 einen solchen Schnellbomber als Versuchstype entwickelt. Und wir hatten dabei insbesondere den Versuch gemacht, das Fehlen des genügend starken Motors dadurch zu überwinden, daß wir zwei Motoren nebeneinander auf eine Luftschraube wirken ließen. Eigentlicher Urheber dieser Idee war Siegfried Günter, der natürlich auch wieder aerodynamische Gesichtspunkte im Auge hatte. Auf unsere Anfrage hin hatte die Firma Daimler-Benz erklärt, sie sei in der Lage, aus zwei DB-601-Motoren ein Doppeltriebwerk von rund 2000 PS herzustellen. Ich hatte jedoch gewisse Bedenken.

Aber auch Hertel hatte sich mit seiner robusten Beredsamkeit für das Doppeltriebwerk eingesetzt. Dieses war dann in die He 119, eine schlanke „einmotorige" Maschine, eingebaut worden, und zwar so, daß es sich in der Mitte des Rumpfes befand und die Propellernabe durch die Vollsicht-Glaskanzel der Besatzung in der Rumpfspitze zum Propeller verlief. Das Triebwerk hatte sich in der Versuchsmaschine He 119, die übrigens später an Japan verkauft wurde, zunächst bewährt. Das Flugzeug hatte am 22. November 1937 den internationalen Geschwindigkeitsweltrekord für Landflugzeuge über 1000 km mit 0, 500 und 1000 kg Nutzlast erobert, den bis dahin der Italiener Niclot auf dem zweimotorigen Zerstörer „Breda 88" mit 475 km/h gehalten hatte. Die He 119 hat dabei 504,59 Stundenkilometer erreicht.

Auf Grund dieser ersten Verwendung des – sozusagen aus „Motor-Verlegenheit" entstandenen – Doppeltriebwerks DB 606 war die Entwicklung der He 177 meinem Werk übertragen worden. Die He 177 sollte ein viermotoriges Großflugzeug werden, das durch die Verwendung der Doppelmotoren nur zwei Motorkanzeln und zwei Propeller mit entsprechend geringem Luftwiderstand und erhöhter Geschwindigkeit besaß.

Aus den früher schon geschilderten Gründen, wegen meiner Überlastung mit den ständigen Werkserweiterungen, vor allem

aber mit den ständig noch zunehmenden pseudopolitischen, kleinlichen, sinnlos Kräfte verzehrenden Auseinandersetzungen mit Hildebrand und seinen Gefolgsleuten war auch die Studienentwicklung der He 177 fast ausschließlich Sache Hertels geworden, der seinen Bereich immer mehr ausdehnte, je stärker ich durch die obengenannten Kämpfe gebunden war.

Hertel praktizierte bei dieser Konstruktion in potenzierter vorwärtsstürmender, aber schwer zu verantwortender Form seine Neigung zu konstruktiven Wagnissen. Um Höchstgeschwindigkeiten zu erreichen, übertrug er auf den Riesenvogel mit seiner an sich schon neuen und schwierigen Motorenanlage die widerstandsparende Flächenkühlung, die gerade erst bei der kleinen He 100 mit so viel Mühe und anfänglichen Rückschlägen erprobt wurde. Er dimensionierte aus Gewichtsersparnis wichtige Teile der Maschine viel zu schwach und beging Fehler durch die zu enge Zusammenfassung von Motor- und Fahrgestelleinbau in einem Raum. Doch das wußte ich noch nicht an dem Nachmittag, an dem Udet mir im Gespräch von der neuen technischen und strategischen Ausrichtung auf den „Groß-Stuka" erzählte, der scheinbar alle Probleme ideal löste. Zwar rückte schon der Zeitpunkt heran, an dem die Herrschaft von Hertels robuster Persönlichkeit und seiner egozentrischen Wesensart, die selbst meine alten Mitarbeiter lange ängstlich davor zurückschrecken ließen, mir offen über unhaltbare Entwicklungen zu berichten, plötzlich zerbrach. Als es dann 1939 die ersten großen Risse in einer tönernen Wand gab und mir klarwurde, wohin Hertels Eigenart uns trieb, beendete ich in kurzer Zeit seine Mitarbeit. Aber so weit war es noch nicht.

Als Udet jetzt in seinen Erklärungen den Typ des viermotorigen Großbombers gewissermaßen als überholt bezeichnete, dachte ich zwangsläufig sofort an die He 177.

„Und die 177?" fragte ich daher: „Wenn viermotorige Großbomber uninteressant werden, soll dann die 177 überhaupt noch weiterentwickelt werden?"

Udet wurde einen Augenblick lang unsicher. „Jeschonnek und der Generalstab", sagte er dann, „sehen, offengestanden, keine Verwendungsmöglichkeit mehr dafür. An einen Krieg

mit England denkt kein Mensch . . . Der ‚Eiserne' (so bezeichnete Udet Göring) hat, bevor die Entscheidungen für die Konzentration all unserer Mittel auf den zweimotorigen Stuka gefallen sind, noch eingehende Unterredungen mit dem Führer gehabt. Ein Krieg mit England ist völlig ausgeschlossen.

Es geht, wenn überhaupt, um eine Auseinandersetzung mit Polen oder der Tschechoslowakei. Der Führer wird es niemals zu einer Auseinandersetzung kommen lassen, die über das europäische Festland hinausgeht. Für die einzigen dadurch möglichen Konflikte genügt also ein mittlerer Bomber mit kleiner Reichweite, geringer Bombenlast – aber um so höherer Stuka-Zielgenauigkeit, so wie wir ihn jetzt mit der neuen Ju 88 haben und mit unseren Mitteln so zahlreich bauen können, wie es der Führer wünscht, um damit gleichzeitig England und Frankreich so zu beeindrucken, daß sie uns auf jeden Fall in Frieden lassen. Die He 177 werden wir zu Studienzwecken weiterentwickeln, vielleicht als Fernflugzeug für die Marine. Aber sie muß auf jeden Fall ebenso sturzflugfähig werden, sonst hat sie keine Chance mehr."

„Solch ein Riesenflugzeug", wandte ich ein, „kann doch kein Sturzbomber werden . . ."

„Die Maschine ist praktisch doch zweimotorig . . .", sagte Udet. „Wenn die zweimotorige Ju 88 sturzflugfähig ist, warum soll dann die 177 . . ."

„Die 177 wird rund doppelt so schwer . . ."

Aber Udet war an diesem Tag für Einwände nicht zugänglich: „Wir müssen aus unseren Mitteln die allerhöchste Wirkung herausholen. Das geht nur durch den Sturzangriff . . . Im übrigen ist die Entscheidung für die Ju 88 als zukünftiger Standardbomber unwiderruflich gefallen . . ."

„Dieser Wundervogel muß dann aber verflixt schnell entwickelt worden sein . . .", sagte ich. „Das Pech mit der Ju 86 hat Junkers wohl nicht ruhen lassen . . ."

„Ihr Kampfhähne in der Industrie!" brummte Udet: „Das tut ja nichts zur Sache. Hauptsache, die Maschine ist da. Sie ist dem Führer in Rechlin vorgeflogen worden und hat ihn als heute einzige stürzende zweimotorige Maschine überzeugt. Nur Milch hat noch Einwände . . ." Udets Gesicht wurde plötzlich

auf eine bei ihm ungewöhnliche Art und Weise ablehnend: „Aber der will ja immer sichergehen. Der legt sich nie fest, damit man ihn nicht hinterher festlegen kann, wenn irgend was schief geht."

Udet lächelte gleich darauf diebisch: „Diesmal", sagte er, „ist nun mal Koppenberg . . .", er meinte den Generaldirektor der Junkers-Werke, „am Zug." Er spielte immer gerne auf den Kampf zwischen uns industriellen Konkurrenten an, weil er nicht zu Unrecht annahm, daß aus einer – allerdings fairen – Konkurrenz der Kräfte die besten Früchte wuchsen.

„Die Ju 88 ist der größte Wurf", sagte er dann, „der uns gelungen ist."

Dieses Gespräch mit Udet war für mich – vom Standpunkt späteren Wissens gesehen – wahrscheinlich das schwerwiegendste, das ich jemals mit Udet geführt habe. Wenn Udets Worte zutrafen, hatte sich die deutsche Luftwaffe, um Hitlers Forderungen zu erfüllen und zugleich unter Vertrauen auf seine Voraussage, daß es keinen Krieg mit England, sondern schlimmstenfalls Auseinandersetzungen auf beschränktem osteuropäischem Raum geben werde, entschieden, nur mittlere Bomber mit Sturzflugfähigkeit zu bauen, deren wirkliche Reichweite von rund 500 km für Operationen gegenüber kontinentalen Nachbarn ausreichte, nicht aber für einen entscheidenden Luftkrieg über England, niemals für eine Luftkriegführung über See.

Dem aus der Begrenztheit von Zeit und Mitteln entstandenen politischen Vabanquespiel stand von jetzt an einseitige Festlegung in der Luftrüstung bezüglich der Bomber zur Seite, die eine Katastrophe heraufbeschwören mußte, wenn die entscheidende Voraussetzung, daß England aus dem Spiele blieb, trog. Dann mußte ein Kampf beginnen, für den die Waffen nicht geschmiedet waren.

Der Weg Udets zum Selbstmord im Jahre 1941 fing dann mit der Entscheidung für dieses Spiel an, das Udet in seiner politischen Naivität sicherlich genau so wenig bewußt geworden ist, wie es mir damals bewußt geworden wäre. Es gehörte dabei zu den Merkwürdigkeiten der Entwicklung, daß gerade im Zuge dieser Entscheidung auch die beiden Persönlichkeiten

hervortraten, die in gewisser Beziehung schicksalbestimmend für Udet und zugleich auch für die Luftwaffe wurden: Milch und Heinrich Koppenberg.

Seit Udet Chef des Technischen Amtes geworden war, hatte sich das früher gute Verhältnis zwischen Milch und Udet von Jahr zu Jahr verschlechtert. Milchs Selbstbewußtsein, das ihn nach Ausdehnung seiner Tätigkeit drängen ließ, verband sich mit der nicht zu bestreitenden Tatsache, daß Udet falsch an seinem Platze war. Milch glaubte, daß er über seine sonstigen Ämter hinaus zur Leitung des Technischen Amtes berufen sei.

Und Udet fühlte schon 1938 mit der Sensibilität, die ihm eigen war, die Robustheit Milchs, der er als weicher Charakter nichts entgegenzusetzen hatte, wenn es einmal hart auf hart gehen würde.

Die instinktive Abwehr gegen Milch aber führte Udet zur Bindung an den Generaldirektor der Junkers-Werke und stürmischen Verfechter der Ju 88: Koppenberg. Die 1938 zur Entscheidung stehende Frage über die weitere Rüstung der deutschen Bomberflotte lag Udet als Mann der leichteren, einmotorigen Flugzeuge im Grunde fern. Von Natur noch fremder war ihm das Gebiet der Bombermassenproduktion mit all ihren organisatorischen Problemen. Bedrückt durch das Bewußtsein, daß Milch die organisatorischen Fähigkeiten und Erfahrungen mit Großflugzeugen besaß, die ihm selbst fehlten, hatte Udet anscheinend instinktiv nach Halt bei einem Manne gesucht, der über eben jene Organisationsgabe und über die Rücksichtslosigkeit verfügte, die ihm selbst mangelte.

Dieser Mann war Koppenberg geworden. Koppenberg, vom Flick-Konzern kommend, war ein fähiger Mann, voller Ehrgeiz und rücksichtsloser Entschlossenheit, sich und die Firma Junkers durchzusetzen. Er wußte, was er tat, als er Udets Freundschaft nahm. Er kämpfte in klarer Erkenntnis der Situation des Jahres 1938 für die Durchsetzung der Ju 88 als Bombenflugzeug, das scheinbar alle Probleme der Luftwaffe löste. Er kämpfte dabei zugleich um die absolut beherrschende Position von Junkers. Als er 1940, zu einem Zeitpunkt, als der Kampf mit England schon klar und die Notwendigkeit weit-

reichender Großbomber schon wie ein Warnungszeichen am Horizont stand, im Rausch ausrief: „Die Do 217 habe ich schon getötet, jetzt habe ich auch die He 177 getötet", zeigte er, daß in ihm der Firmenkampf, der an sich niemandem unter uns fremd war, mächtiger war als die Erkenntnis einer Situation, in der die He 177 infolge der vorangegangenen einseitigen Entscheidungen überhaupt das einzige in Entwicklung befindliche viermotorige Großkampfflugzeug war und für den nun einmal ausgebrochenen Kampf mit England mit allen Mitteln serienreif hätte gemacht werden müssen und gemacht werden können.

Doch damit eile ich der zeitlichen Entwicklung voraus.

Udets menschliche Bindung an Koppenberg hatte mit zu dem Ergebnis der einseitigen Festlegung der deutschen Kampfflugzeugwaffe auf eine Flugzeugtype geführt, die nur für einen begrenzten Krieg auf dem Kontinent geeignet war. Im Herbst 1938 erhielt Koppenberg durch Göring eine umfassende Generalvollmacht für den Massenbau der Ju 88 als Standardbomber der Luftwaffe. Sie schloß mit den Worten: „Und nun geben Sie den Start frei und schaffen Sie mir in kürzester Zeit eine gewaltige Bomberflotte der Ju 88 . . ."

Es ist inzwischen genug darüber geschrieben worden, daß diese Vollmacht auf Grund von Koppenbergs rücksichtslosem Drängen und auf Grund von mancherlei Vortäuschungen, ferner auf Grund von Udets Unsicherheit und Jeschonneks sowie Görings vorzeitig an Hitler gegebenen Versprechungen in einem Augenblick erteilt wurde, in dem die Ju 88 noch gar nicht baureif war.

Man weiß, daß mehr als ein Jahr später, Ende 1939, infolge der zahlreichen Mängel der Ju 88, statt der erwarteten gewaltigen Bomberflotte erst 69 Maschinen gebaut waren und die He 111, welche durch die Ju 88 ersetzt werden sollte, wieder weitergebaut werden mußte, weil die Ju 88 nicht kam.

Es ist bekannt, daß die Ju 88 erst in der zweiten Hälfte 1940, als die Schlacht um England begann und längst nach weitreichenden schweren Großbombern „schrie", in größerer Zahl zu den Kampfverbänden kam. Es ist bekannt, daß sie auch dann noch ohne brauchbare Sturzflug- und Nachtflugvisiere war und

von eilig zusammengestellten Monteurkolonnen aus allen deutschen Flugzeugwerken auf den Frontflugplätzen am Kanal einsatzreif gemacht werden mußte.

Alle diese Erscheinungen verschärften die Wendung zum Niedergang der Luftwaffe. Trotzdem hatte der wirkliche Weg zur Katastrophe nichts mit den später unbestreitbaren Qualitäten der Ju 88 als mittleres Kampfflugzeug zu tun. Die Ju 88 wurde lediglich zum Symbol einer Fehlentscheidung auf höchster technischer Ebene, die später nicht mehr zu korrigieren war.

Während die Neuausrüstung der Bomberwaffe 1938/39 ihren schleppenden Gang ging, wurde an der He 177 ohne besonderes Interesse seitens des Ministeriums weitergearbeitet.

Hertel berichtete mir mit der ganzen Überzeugungskraft, zu der er fähig war, daß alles in bester Ordnung sei. Nur Günter klagte einmal, daß er der Verwendung des DB 606 in der großen Maschine nicht traue. Er befürchtete Überraschungen für die neue Maschine. Durch diese Hinweise vorsichtig geworden, schlug ich daher am 19. November 1938 dem Ministerium vor, doch nicht das Heil des ganzen Flugzeugs auf Erfolg oder Mißerfolg des bisher nur in der He 119 kurz erprobten Doppelmotors abzustellen, sondern für alle Fälle eine zweite und dritte Versuchsausführung der He 117 als normales viermotoriges Flugzeug mit vier Einzelmotoren Jumo 211 zu bauen.

Dieser Vorschlag wurde jedoch vom Generalstab rundweg abgelehnt, und zwar mit der Begründung: „Die Fähigkeit der He 177 zum Sturzangriff hängt von der Verwendung nur zweier Triebwerke ab. Eine normale viermotorige Maschine ist nicht zum Sturzflug zu bringen. Eine solche Entwicklung scheidet daher grundsätzlich aus . . .“

Günter erklärte, als er den ablehnenden Bescheid sah: „Die sind mit ihrer Sturzfliegerei doch irgendwie verrückt. Das ist doch schon Manie . . .“

Als dann der entscheidende 3. September 1939 kam, an dem die englische Kriegserklärung das gesamte strategische und technische Gebäude der Luftwaffe in den Grundfesten umwarf, befand sich die erste Mustermaschine der He 177 im Bau. Im

Frühjahr hatte ich mich von Hertel getrennt. Aber die He 177, deren entscheidende Mängel sich ja erst bei den schärferen Erprobungen zeigen würden, lief als sein Erbe weiter. Es handelte sich um einen groß angelegten Tiefdecker mit rund 20 t Fluggewicht und fünf Mann Besatzung. Zum erstenmal war angesichts der Größe der Maschine ein mit einem Schützen besetzter Doppel-MG-Stand im Heck des Flugzeuges mit völlig freiem Schußfeld nach hinten vorgesehen. Außerdem war eine besonders schwere Abwehrbewaffnung mit fünf Maschinengewehren vorgesehen, alles in allem eine Abwehrbewaffnung, die sich gegenüber den wenigen „Musspritzen" der kleinen Bomber sehen lassen konnte. Die Kanzel für die übrigen vier Mann der Besatzung war groß und übersichtlich und zum erstenmal mit fest eingebauten Geräten für astronomische Navigation versehen. Der Bombenraum hatte Platz für je nach Reichweite bis zu 3000 kg Bombenlast. An Stelle der Bomben konnten für Fernangriffe über See Torpedos aufgehängt werden. Die Normalgeschwindigkeit war mit 540 km/h, die Reichweite mit 6000 km fixiert.

Am 1. November 1939 kam Udet zu der später noch zu schildernden Besichtigung meiner He 178, des ersten Düsenflugzeuges, das in der Welt flog. Seine Begleitung und er waren anscheinend ganz erfüllt von dem Erfolg der Luftwaffe im Blitzfeldzug gegen Polen. Aber als ich mit Udet eine Weile allein war, wirkte er einen Augenblick lang merkwürdig bedrückt.

„An den Krieg mit England", murmelte er, „habe ich wirklich nicht geglaubt . . ." Er trank hastig mehrere Gläser Cognac nacheinander.

„Und nun?" sagte ich.

Aber er hatte die offenbare Anwandlung von Schwermut bereits halb überwunden, leicht, wie es seine Art war.

„Der Generalstab ist der Überzeugung, daß die Ju 88 auch die englische Flotte in ihren Häfen zusammenschlagen und die Engländer friedenswillig machen wird. Wir wollen von ihnen ja nichts . . ."

Ich wollte nicht daran erinnern, daß selbst die Ju 88 ja noch gar nicht da war. Aber ich sagte: „Und wenn die Flotte nach

dort ausweicht, wohin die Ju wegen ihrer Reichweite nicht mehr folgen kann . . ."

„Man muß sie eben in Scapa Flow packen", sagte Udet. Dann wurde er wieder nervös: „Wir müssen die 177 jetzt doch mit allen Mitteln in Großserie bringen . . .", sagte er und ging zu den anderen zurück.

Das erste Versuchsmuster He 177 war am 19. November 1939 startbereit. Die große Maschine wurde vom Leiter der Erprobungsstelle Rechlin, Dipl.-Ing. Francke, geflogen.

Er bestätigte, was der Maschine später im Laufe ihres wechselvollen Schicksals immer wieder bestätigt wurde: ungewöhnlich gute Flug-, Start- und Landeeigenschaften und großen Geschwindigkeitsüberschuß für Kampfzwecke. Aber Francke mußte vorzeitig landen, weil die Öltemperatur der Motoren eine ungewöhnliche Höhe erreichte. Die ersten Anzeichen der kommenden, niemals ganz überwundenen Schwierigkeiten mit den Motoren machten sich hier bemerkbar, allerdings ohne daß sie zunächst genügend beachtet worden wären. Auch die anderen entscheidenden Schwierigkeiten, vor allem die Schwäche der Flächen gegenüber stärkeren Belastungen, traten erst später wirklich hervor.

So nebensächlich bis dahin die Entwicklung der He 177 betrieben worden war, so überstürzt wurde jetzt in kurzer Frist ohne ausreichende Erprobung der Serienbau befohlen. Hinter allen nunmehrigen Forderungen und Anweisungen aus Berlin fühlte man die Nervosität von Männern, die irgendwie den bisher sicher scheinenden Boden unter den Füßen verloren hatten. Das Werk Oranienburg und das Werk „Weser-Flug" sollten den Bau der Maschine übernehmen, und zwar ab Mitte 1940 schon mit monatlich bis zu 120 Stück. Ich forderte, daß zumindest Marienehe als Entwicklungswerk mit in den Serienbau einbezogen würde, um dort, wo die nötigen Erfahrungen und Mittel vorhanden waren, die Beseitigung von Mängeln, ohne die eine solche Neukonstruktion gar nicht sein konnte, zu ermöglichen. Das wurde abgelehnt. Ich traf – selbst schon ganz mit der noch zu schildernden neuen Welt des Düsenfluges und nur am Rande mit der He 177, deren tatsächliche Fehlentwicklung noch nicht sichtbar war, beschäftigt – Udet in den

letzten Märztagen 1940 in Berlin. Er wirkte unruhig und unsicher.

„Hoffentlich gibt es keine Schwierigkeiten mit der 177", sagte er hastig rauchend: „Die Ju 88 macht mir Schwierigkeiten genug. Die 177 muß fliegen. Wir haben keinen anderen Großbomber, den wir für den Englandeinsatz bauen könnten. Die 177 muß fliegen . . . Sie muß . . ."

Um so überraschter war ich, als am 1. Juni 1940, im rauschenden Siegesjubel des Frankreichfeldzuges, eine von Udet gezeichnete Anweisung des Technischen Amtes bei mir eintraf.

Sie besagte: „Um die höchstmögliche Herausbringung der zur Zeit eingeführten Frontmuster zu gewährleisten, habe ich mich entschlossen, den Anlauf der Serie He 177 um drei Monate hinauszuschieben und die monatliche Ausbringung zunächst auf drei Stück zu beschränken. Die Lizenz He 177 bei den Nachbaufirmen wird infolgedessen vorläufig zurückgestellt . . ."

Pfistermeister berichtete zwar sofort aus Berlin, daß Koppenberg in seinem Bestreben, jedes Flugzeug, das den Vorrang seiner Ju 88 gefährden konnte, ohne Rücksicht auf die allgemeine Lage zu Fall zu bringen, seinen Einfluß auf Udet benutzt habe, um den Serienbau der He 177 zu verhindern. Die Beziehungen zwischen Koppenberg und Udet seien so eng, daß Koppenberg bei Horcher bzw. im Gästehaus von Junkers dienstliche Schreiben Udets skizziere, die dieser dann nur noch zu unterzeichnen habe. Das konnte ich nicht kontrollieren, obwohl sich ähnliche Mitteilungen über derartige Vorgänge dann wiederholten. Aber Udets Brief atmete Koppenbergs Geist, und kurz darauf tat Koppenberg unter anderem vor Admiral Lahs jenen an früherer Stelle erwähnten Ausspruch, daß er nach der Do 217 nun auch die He 177 getötet habe.

Dies wäre Koppenberg möglicherweise trotz allem nicht gelungen, wenn nicht die neuen Blitzfeldzüge in Norwegen, Holland, Belgien und Frankreich in Teilen der Luftwaffenführung eine Welle des Optimismus erzeugt hätten, die England als bereits halb geschlagen, auf jeden Fall aber als den vorhandenen, scheinbar unbesiegbaren deutschen Luftmachtmitteln unterlegen betrachtete. Und auch Udet war dieser Welle in seiner leicht schwankenden, gefühlsbestimmten Art erlegen. Wer Udet ab-

seits all jener schiefen Legenden, die später entstanden, als echten Menschen in seinen Höhen und Tiefen zeichnen will, kann nicht an dem Wort vorübergehen, das er gerade in dieser Zeit, die auch seine Ernennung zum General der Flieger brachte, aus dem Stolz des Augenblicks heraus technischen Einwänden gegenüber im Hotel Bristol aussprach: „Ich bin jetzt Kommandierender General. Die Front hat die Flugzeuge zu nehmen, die ich ihr gebe . . ."

Der Glaube, der Krieg sei so gut wie gewonnen und in Kürze zu Ende, ließ die Realitäten nicht mehr sehen. Er führte zu einer Anweisung, wonach alle flugtechnischen Entwicklungen, mit deren Abschluß 1940/41 nicht zu rechnen war, unterbrochen werden mußten, um die dazu „aufgewandten" Menschen und Materialien für den Bau der Flugzeugtypen einzusetzen, die in dem anscheinend nur kurzen Krieg noch Verwendung finden würden. Alles, was später fertig würde, interessierte für den Krieg nicht mehr, und die Entwicklung mußte gestoppt und aufgegeben werden. Diese Unterbindung des laufenden technischen Fortschritts – später allgemein als „Entwicklungsstop 1940" bezeichnet – beraubte die deutsche Luftwaffe des Vorsprungs, den sie sich zunächst errungen hatte, und war nicht wieder einzuholen, als sich 1941/42 zeigte, daß der Glaube an den „kurzen Krieg" eine Illusion gewesen war. Und doch war dieser „Entwicklungsstop" nur ein zusätzliches Glied in der ursächlichen Kette des Verhängnisses, die mit der Fehlrüstung 1938 begonnen hatte. Alles, was sich daraus von dem Augenblick an ergab, in dem England nicht zusammenbrach, sondern alle nach den Blitzfeldzügen so mächtig aufgeblähten deutschen Illusionen in der Schlacht um England im Herbst 1940 zerflatterten, nahm Gestalt in dem Drama an, das nun endgültig den Titel „Udet" tragen konnte.

Es wird heute noch darum gestritten, ob eine Landung in England Erfolg gehabt hätte oder nicht. Mit einiger Wahrscheinlichkeit hätte sie Erfolg gehabt, wenn die oberste deutsche Führung ihre engen kontinentalen Vorstellungen hätte überwinden können. Sie hätte Erfolg haben können, wenn auch die Marine ihre traditionellen Vorstellungen über Bord geworfen und mehr der Improvisation vertraut hätte. Zur Deckung die-

ser Landung hätte die deutsche Luftwaffe ausgereicht. Die Landung wäre zu diesem Zeitpunkt der einzige gangbare Weg gewesen, um die sonst drohende Ausweitung des Krieges zu Formen und Ausmaßen zu verhindern, denen Deutschland unter gar keinen Umständen gewachsen war. Die Landung, also das Eingreifen von Heer und Marine, aber war auch die einzige Methode, um die Luftwaffe vor der Niederlage zu bewahren. Nachdem ihr keine Ausrüstung für einen Kampf mit England zuteil geworden war, mußte sie an der Aufgabe, England allein durch Luftkrieg friedenswillig zu machen, scheitern.

Alle Tapferkeit und alle Opfer der deutschen Flieger haben in der „Luftschlacht über England" nicht das absolute technische Unglück der falsch gerüsteten Luftwaffe wettmachen können. Die Reichweiten der mittleren Bomber He 111 bis Ju 88 erwiesen sich als absolut ungenügend. Die Wirkungen der schweren Sturzangriffe auch auf englische Festlandsziele, noch mehr aber auf die englische Flotte, blieben weit hinter den Erwartungen zurück. Die einmotorigen Stukas Ju 87, die auf dem Festland so große Erfolge gehabt hatten, waren praktisch nicht verwendbar. Eine weitreichende Luftkriegführung über See, vor allem gegen die westenglischen Häfen, war unmöglich. Die nur leicht ausgerüsteten Kampfflugzeuge He 111 bis Ju 88 waren zu schwach bewaffnet, um sich gegen die englischen Jäger verteidigen zu können. Ein Schutz durch deutsche Jäger aber erwies sich als unmöglich, weil der Standardjäger Me 109 nur eine so kurze Flugdauer hatte, daß er die Kampfflugzeuge nach kurzer Zeit ihrem Schicksal überlassen und zurückfliegen mußte. Dabei zeigten die neuen englischen „Spitfire"-Jäger, daß die Vorstellung von der Überlegenheit der Me 109 auf lange Zeit eine Illusion gewesen war. Bereits durch Radar gesteuert, schossen „Spitfires" die Me 109 ab, wenn diese wegen Reichweitemangel zum Abdrehen gezwungen war. Der zweimotorige Zerstörer Me 110 aber, von Göring seit 1938 in romantischer Ritterart gern „meine Eisenseiten" genannt und eigens zum Begleitschutz der Kampfflugzeuge gebaut, versagte durch seine geringe Reichweite, Langsamkeit und Unbeweglichkeit so vollkommen, daß er selbst oft Jäger als Schutz benötigte, um nicht abgeschossen zu werden.

Als ich Udet Ende Oktober 1940, nach den ersten Phasen der Luftschlacht über England, im Hotel „Bristol" in Berlin traf, erkannte ich ihn fast nicht wieder. Er wirkte aufgedunsen, fahl, innerlich hin und her getrieben. Er sah aus, als stünde er dicht vor einem Zusammenbruch. Udet litt an einem unstillbaren Ohrensausen und an Blutstürzen aus Lunge und Zahnfleisch, die teilweise sicherlich auf seine ungesunde Ernährungsweise – fast ausschließlich mit Fleisch, dazu auf starkes Trinken und Rauchen zurückgingen. In erster Linie waren sie wohl die Folge der furchtbaren Enttäuschungen über England und der damit verbundenen drohenden technischen Katastrophe. Udet trank weit über das hinaus, was ich sonst an ihm gewohnt war.

„Der Eiserne will mich auf Bühlerhöhe" – er meinte das bekannte Sanatorium im Schwarzwald – „abschieben. Aber ich gehe nicht."

Wenige Tage später fuhr er trotzdem, kehrte aber so krank und zermürbt, wie er abgereist war, auf eigene Faust wieder nach Berlin zurück, anscheinend, weil er Milchs Eindringen in sein Amt befürchtete. Als er sein damals fertig gewordenes neues Haus in der Stallupöner Allee in Berlin bezog, blieb er im Garten stehen und rief: „Da ist ein Kreuz an der Tür. Da ziehe ich nicht ein . . ." Die Härte des Schlages, den der Krieg gegen England der Luftwaffe versetzt hatte, ließ sich überhaupt nicht deutlicher machen als durch Udets Verwandlung, die bis zu Todesahnungen ging.

Dabei befand sich die Katastrophe erst in ihren Anfängen. Die Folgen des technischen Versagens über England waren aber kaum mehr zu übersehen. Es mußte Hals über Kopf mit der Idee des Standardjägers gebrochen und ein zweiter Jäger, Focke-Wulf FW 190, eine Konstruktion Professor Tanks, der in mancher Beziehung bessere Leistungen versprach, in Serie gegeben werden. Das hatte langwierige Umstellungen mit zeitweiligem Produktionsausfall und der Unmöglichkeit, die fressenden Verluste über England zu ersetzen, zur Folge. Ebenso Hals über Kopf aber mußte zum zweiten Male die He 177 nach monatelanger Vernachlässigung und ohne genügende Erprobung in Produktion gegeben werden. Das bedeutete wieder zeitraubende Umstellungen der Fabriken. Es bedeutete Ausfall

der Produktion bis zur neuerlichen Umstellung auf die große Maschine. Das alles mußte Monate dauern, bis ins Jahr 1941 hinein, während die Geschwader über England, oft ohne Nachschub, ausbluteten, die Tagesangriffe wegen nicht zu ersetzender Verluste auf die Nacht verlagert werden mußten und auch die Nachtangriffe schließlich verlustreich zerflatterten. Nur der weitreichende, schwerbewaffnete Großbomber schien noch helfen zu können – doch gerade da brach endgültig das Unglück herein.

Die He 177, nun zum erstenmal in größerer Zahl gebaut und erprobt, war mit ihren Doppelmotoren kriegsmäßigen Beanspruchungen nicht gewachsen. Zahlreiche Maschinen gingen als Folge von Motorbränden in Flammen auf oder stürzten wegen zunächst unerklärlicher Flügelbrüche ab. So Hals über Kopf, wie die Maschine in Serie gegeben worden war, mußte sie wieder zurückgezogen werden. Zeit war versäumt, ungeheure Vorbereitungen und Materialien waren vertan. Zum dritten Male erfolgte ein Rückgriff auf die über England bei Tage – wie die Ju 88 – nicht mehr verwertbare He 111, deren Reichweite durch Einbauten von Waffenständen für die Abwehr englischer Jäger noch stärker eingeschränkt war.

Ich will die technischen Gründe für das Versagen der He 177 später behandeln, um hier nicht den notwendigen Gesamtüberblick über die entscheidenden Ereignisse im Winter und Frühjahr 1941 zu unterbrechen. Pfistermeister berichtete Anfang Februar aus Berlin, die Verwirrung im Technischen Amt und in der gesamten Industrie sei nicht mehr zu überbieten. Milch habe geäußert, Udet trage die Verantwortung für die Fehlrüstung gegen England. Von Pfistermeister schrieb, der Luftkrieg gegen England sei zumindest vorläufig verloren und ohne eine völlige Umrüstung auf weitreichendere Flugzeuge nicht wieder aufzunehmen. Das aber erfordere Jahre. – Was bis dahin in England und vielleicht in Amerika geschehe, wisse niemand. Udet zerglitte alles unter den Händen . . .

Als Pfistermeister diesen Bericht schrieb, wußte er noch nicht, daß sich unterdessen bereits der zweite vernichtende Schlag für die Luftwaffe vorbereitete.

Udet hat später, in den letzten Wochen und Monaten vor sei-

nem Tode, mehrfach mit mir die Ereignisse dieser Zeit besprochen, um sich selbst Klarheit über Schuld und Unschuld zu verschaffen oder nach Trost und einem Ausweg zu suchen. Danach vollzog sich die Entwicklung so: Inmitten der allgemeinen Verwirrung hinter den technischen Kulissen der Luftschlacht über England befahl Göring Udet zu sich, um ihm mitzuteilen, daß Hitler sich für einen Angriff auf die Sowjetunion entschieden habe.

Göring machte dabei einen müden, erschütterten Eindruck. Angeblich hatte er Hitler die augenblickliche Situation der Luftwaffe dringend vor Augen geführt. Angeblich hatte er Hitler erklärt, die Verbände seien geschwächt, Technik und Industrie seien in einer Umstellung sondergleichen begriffen, welche die Produktionszahlen an Flugzeugen gerade im Augenblick habe absinken lassen. Es gäbe nur eine Chance, England noch friedenswillig oder verhandlungsbereit zu machen, wenn man die Luftwaffe sich umstellen und erholen lasse. Krieg mit Rußland bedeute, daß er alles, was er besitze, ausgeblutet und nur mühsam aufgefrischt, dazu ohne ausreichenden Nachschub aus der Industrie, an die Ostfront werfen müsse und England eine Erholungspause erhalte, die nie mehr gutzumachen sei. Hitler hatte, wie die Historie dann auch bestätigt hat, zur Antwort gegeben: „Wir brauchen für Rußland höchstens sechs Wochen. So lange können Sie im Westen in die Verteidigung gehen . . . Nach spätestens acht Wochen haben Sie Ihre Luftwaffe im Westen wieder versammelt . . ." Angeblich hatte Göring hieran gezweifelt, sich aber dann, wie stets, gebeugt.

Damit begann der letzte Akt. Der Angriff auf die Sowjetunion bedeutete – gleich aus welchen Motiven er erfolgte – für die Luftwaffe den endgültigen Schritt aus dem begrenzten, noch beherrschbaren kleineuropäischen Krieg in den Krieg mit Kontinenten, gegenüber deren materiellen Gewalten sie auch nicht die Spur einer Chance hatte. Das Vorhandensein einer für den Krieg mit England geeigneten Rüstung hätte den Krieg – wenn wir militärisch denken wollen – beenden können, oder er wäre über dem Ozean weitergegangen. Der Angriff auf die Sowjetunion erfolgte zwar auch mit dem Hintergedanken, das düstere Remis mit England durch einen schnellen Sieg im

Osten und durch die Eroberung der Menschen und Rohstoffreserven für einen langen und großen Luftkrieg im Westen aufzuheben. Aber er kam nur abermals einem Vabanquespiel gleich, das scheiterte und damit das Schicksal Deutschlands und der Luftwaffe entschied.

Von dem Augenblick an, in dem klarwurde, daß der Krieg in der Sowjetunion sich im Endlosen verlor und gleichzeitig der Eintritt des amerikanischen Kontinents in den Krieg sicher war, stand die deutsche Luftwaffe unwiderruflich auf einem verlorenen Schlachtfeld, und sie hatte nur noch eine Galgenfrist, bis die natürliche materielle Übermacht des sowjetischen, vor allem aber des amerikanischen Kontinents sich in eine Luftmacht von erdrückender Überlegenheit umsetzte.

Es ist sinnlos, für die Zeit nachher tausenderlei Gründe für den Untergang der Luftwaffe zu suchen. Auch die Vermeidung jeden Führungsfehlers, auch die beste technisch-industrielle Organisation an Stelle des Chaos, das sich auch nach Udets Tod weiterentwickelte, auch die so viel besprochene rechtzeitige Umstellung auf eine Verteidigungsluftwaffe mit einem Himmel voller Jäger hätten im Endergebnis nichts am naturgegebenen Mißverhältnis der Kräfte geändert. Und dieses Mißverhältnis wäre auch nur vorübergehend geändert worden, wenn die Luftwaffenführung rechtzeitig die Bedeutung des neuen Düsenprinzips, an dem ich seit 1936 arbeitete, erkannt hätte, statt sich in Illusionen, Kurzsichtigkeit und Rivalitäten zu verrennen. Ein derartiger technischer Vorsprung auf dem Gebiet der Luftmacht war angesichts der allgemeinen technischen Entwicklung der Welt nur noch vorübergehender Natur. Er hätte in der Situation, in der Deutschland war, bestenfalls eine Galgenfrist gesichert – mehr nicht.

Die Macht von Kontinenten und besonders die Macht des technisch höchstqualifizierten amerikanischen Kontinents, die uns Technikern doch so vertraut war – diese Macht gegen die Macht eines nach überkontinentalen Begriffen kleinen europäischen Landes wie Deutschland mit einigen gewaltsam eroberten Rohstoffquellen gestattete es nicht, Hoffnungen auf einen Erfolg zu hegen. Was trotzdem, besonders in der letzten Phase des Krieges unter Speer, als der unfruchtbare Koloß des Luft-

fahrtministeriums mit seinem 7000-Mann-Heer ausgeschaltet war und unbrauchbar am Rande der Ereignisse stand, rüstungstechnisch und produktionsmäßig noch geleistet wurde, war zweifellos einmalig. Es behielt wegen seiner Erkenntnisse über die menschliche Leistungsfähigkeit und über die produktive Bedeutung von Improvisation und Rationierung unschätzbare Bedeutung für jede Luftmacht der Zukunft. Aber es war aussichtslos. Es war ein letztes Aufbäumen gegen das „Unmöglich", das einfach vorgeschrieben war.

Als Udet sich am Morgen des 17. November 1941 im Schlafzimmer seines Hauses die tödliche Kugel in den Kopf schoß, war das alles klar. Der Blitzkrieg in Rußland war gescheitert. Die nach Osten geworfene deutsche Luftwaffe hatte sich in den russischen Räumen bereits weitgehend verbraucht. Ihr Rückgrat war gebrochen.

Es gab keine Chance, daß sie jemals an die Westfront zurückkehren würde. Jenseits des Ozeans in Amerika aber kündigten sich Ströme amerikanischer Flugzeuge an. Udet kannte Amerika. Es war das Ende.

Das waren die sachlichen Gründe für Udets Entschluß, selbst ein Ende zu machen. Daneben standen, eng damit verknüpft, die menschlichen Ursachen, die bis heute kaum geschildert worden sind. Ich habe Udet in der letzten Phase der Tragödie fünf- oder sechsmal gesehen und das Auf und Ab zwischen Augenblicken, in denen noch einmal sein altes optimistisches Wesen durchbrach, sowie den deutlich sicheren Niedergang erlebt. Die Äußerungen seines ursprünglichen Wesens aber waren nur noch mühsam verhüllte Erscheinungen einer Suche nach Vergessen. Er war sich klar darüber, daß er an den grundsätzlichen Fehlentscheidungen der Luftwaffe beteiligt gewesen war. Und er war sich klar darüber, daß er versagt hatte, als er sich in das Amt hatte drängen lassen, dessen Apparat er nicht gewachsen war und dessen unlösbare Verwirrung jetzt über ihm zusammenschlug. Das verfolgte ihn. Er schlief nicht mehr. Er war zeitweise so verwirrt, daß er bei amtlichen Besprechungen Zahlen durcheinanderwarf. Das Ohrensausen peinigte ihn. Er suchte – ein gehetzter Mensch ohne sichtbaren Ausweg aus der sachlichen Katastrophe und ohne Fluchtmöglichkeit vor

seinem Wissen über seine eigene Unzulänglichkeit – Betäubung im Alkohol. Indessen war Milch der große Schatten, der seiner Meinung nach über ihm stand.

Als ich Udet im Frühjahr 1941 bei Horcher traf, sprach er in einer fast gehetzten Art von Milch, „der ihm gar keine Ruhe lasse". Ich war damals von Admiral Canaris zu einem Essen bei Horcher eingeladen worden, bei dem auch einer der Mitarbeiter Canaris', Großkopf, ferner Admiral Lahs, Udet und der Filmschauspieler Heinz Rühmann anwesend waren, der damals als Flieger Dienst tat und eine kleine Spannung mit Udet auszubügeln hatte. Ich erfuhr erst nach dem Kriege, daß Canaris von meinem mecklenburgischen „Parteikrieg" und von meinen Auseinandersetzungen mit dem RLM gehört hatte und insgeheim erkunden wollte, ob auf mich bei einem eventuellen Umsturz zu zählen sei. Zu welchen Feststellungen Canaris, den ich zum ersten Male sah, auf Grund meiner ziemlich offenherzigen Äußerungen kam, weiß ich nicht. Udet indessen sagte mir nachher: „Warum mußte das mit der 177 passieren? Alles ist gegen mich. Der ‚Eiserne' ist einfach in Urlaub gefahren. Er läßt mich mit Milch allein. Milch vertritt ihn jetzt beim Führer. Und er wird dafür sorgen, daß dem Führer jeder Fehler, den ich jemals begangen habe, aufgetischt wird . . ." Ihm standen Schweißtropfen auf der blassen Stirn. „Ich komme gegen das alles nicht mehr an . . .", klagte er, „ich komme gegen die Personalböen nicht mehr an . . ."

Und so war es. Hitler wirkte auf Göring ein, Milch Vollmachten für Lenkungsmaßnahmen im Technischen Amt zu geben. Göring – um sein eigenes Prestige Hitler gegenüber kämpfend – handelte danach. Milch, seiner Leistungsfähigkeit bewußt und überzeugt, die Entwicklung meistern zu können, versäumte seine Stunde nicht.

Er eroberte sich endgültig Hitlers Vertrauen durch eine Leistung, die, obwohl sie von seinen zahlreichen Gegnern stark angezweifelt wurde, außerordentlich war. Der Flugzeugnachschub für die Ostfront stand im Sommer 1941 vor dem Zusammenbruch. Die abgekämpften Verbände waren am Ende. Zu Hunderten hatten sie Flugzeuge durch Bruch auf schlechten Flugplätzen, durch Mangel an Ersatzteilen verloren. Milch er-

kannte die darin liegende Reserve, flog selbst mit fliegenden Reparaturkolonnen an die Ostfront, reparierte alles, was am Wege liegengeblieben war, und schaffte so in einer Gewaltmaßnahme noch einmal Flugzeuge herbei. Es war das nur einer jener „heroischen Behelfe", die später Norm wurden und doch nur den Blick für die aussichtslose Wirklichkeit trübten. Diese Tat mußte Milch in Hitlers Augen zum kommenden Mann machen.

Eine Auseinandersetzung folgte auf die andere. Im August 1941 war Udet bereits ein völlig zerbrochener Mensch. Für Augenblicke hoffte er noch, Göring werde ihn stützen, weil Göring selbst Milchs Ehrgeiz fürchtete. Aber Göring suchte nur Deckung für sich selbst. Er suchte Kompromisse. Er stützte Udet nicht. Er scheute sich aber auch, Udet offen aus seinem Amte zu entlassen und Milch an seine Stelle zu setzen, was die natürlichste Lösung gewesen wäre. „Du mußt bleiben! Du mußt mit Milch zusammenarbeiten . . .!" sagte er mehrfach. „Wenn ich dich ablöse, merkt die ganze Welt, daß etwas nicht stimmt . . ."

Ende August 1941 stand Udet vor einem neuerlichen Zusammenbruch. Göring überredete ihn, zur Erholung in sein Jagdrevier in der Rominter Heide zu fahren und ein paar Wochen nichts von Flugzeugen und von Milch zu hören. „Ich kann nicht mehr jagen", hatte Udet, von der ungeahnten, jetzt erst in ihrer Furchtbarkeit entstehenden Gewalt des Krieges gehetzt, schon vorher bei einem Besuch mit Frau Bleyle bei mir geklagt. „Ich kann kein Tier mehr schießen. Ich kann kein Blut mehr sehen . . ." Göring sagte er das gleiche. Göring mahnte ihn: „Dann erhole dich so. Dann geh spazieren. Nur denk an etwas anderes. Ich tue es ja auch . . ." Udet meldete sich am 25. August 1941 krank.

Während seiner Abwesenheit übernahm Milch praktisch das Technische Amt. Als Udet, immer noch krank und von Gewissensnöten gepeinigt, nach Berlin zurückkehrte, war sein Amt verändert, seine vertrautesten Mitarbeiter waren entfernt. Er stand innerlich und äußerlich zerbrochen in „eines fremden Mannes Haus . . ."

Um den 10. November 1941 herum sah ich Udet zum letztenmal. Er war nur noch ein Schatten jenes Fliegers, der er einmal

gewesen war. „Leben Sie wohl", sagte er düster, „in Warnemünde war es immer schön. Na, leben Sie wohl . . ."

Acht Tage später, am 17. November vormittags, rief mich von Pfistermeister aus Berlin an. Er sagte kurz: „Udet ist tot!" Ich hielt den Atem an. „Und wie? Was war denn los?" „Erschossen", sagte von Pfistermeister zurück.

Später kam dann die offizielle Todesnachricht, verbrämt mit der Meldung, daß Udet bei der Erprobung eines neuen Flugzeuges tödlich verunglückt sei. Es gab außer Udets Freundin, Frau Bleyle, die er zum Abschied noch angerufen hatte, während er die Pistole schon schußbereit in der Hand hielt, nur wenige Menschen, die Udet gleich nach seinem Tod gesehen hatten: sein Adjutant Pendele und sein Freund „Pilli" Körner, das Haushälterehepaar Peters, der Arzt Dr. Brühl und ein Hausmädchen.

Sie sorgten auf sofortige Anweisung von Göring dafür, daß außer einem Leichenwächter niemand Udet mehr sah und sein Selbstmord strenges Geheimnis blieb.

Trotzdem wurde sehr schnell in einem kleinen Kreis nicht nur die Tatsache des Selbstmordes bekannt, auch die Gerüchte über einige Sätze, die Udet an das Kopfende seines Bettes geschrieben hatte, wollten nicht verstummen. Wenn sie zutrafen – und viele Jahre nach dem Ende des Krieges wurde dies bestätigt –, waren sie ein Zeichen dafür, wie sehr die Vorstellung, daß Milch und von Gablenz seine Gegner gewesen und Göring ihn im Stich gelassen hatte, von seinem zutiefst zerrissenen Wesen Besitz ergriffen hatte. Er bezeichnete sich als deren Opfer. Zugleich allerdings gestand er ein, daß er ausweglos am Ende gewesen sei.

Auch Milch scheiterte trotz aller Anstrengungen an dem Versuch, zu meistern, was einfach nicht zu meistern war. Noch nicht zwei Jahre nach Udets Tod, am 19. August 1943, folgte diesem der Generalstabschef der Luftwaffe, Jeschonnek, auf dem gleichen Wege nach. Er hatte noch erlebt, wie die Luftversorgung Stalingrads der Luftwaffe endgültig den Atem nahm.

Auf Hitlers Forderung nach der Versorgung Stalingrads hatte Jeschonnek wahrheitsgemäß erwidert: „Mein Führer!

Wir können Stalingrad versorgen. Aber Sie müssen sich darüber klar sein, daß es nachher keine schlagkräftige Luftwaffe mehr geben kann, denn zur Versorgung von Stalingrad müssen wir alle überhaupt vorhandenen Schulflugzeuge einsetzen und wahrscheinlich opfern, und wir werden nachher keine intakten Fliegerschulen mehr haben. Wenn Sie jedoch der Überzeugung sind, daß in Stalingrad die Entscheidung des Krieges fällt, werden wir dieses Opfer bringen . . ."

Göring befand sich nicht in Rastenburg, als Jeschonnek Vortrag hielt. Aber er bekam natürlich Meldung darüber. Im Bewußtsein, wie sehr sein Stern gesunken war, glaubte er, diesen Stern durch Rettung Stalingrads wieder zum Strahlen zu bringen. So eilte er, der sonst schon apathisch, nur seinen persönlichen Launen hingegeben, neben den Ereignissen herlebte, nach Rastenburg und machte aus Jeschonneks „Wenn . . ." die bedingungslose Zusage, die Luftwaffe werde Stalingrad versorgen. Die neue Katastrophe, die darauf folgte, war allerdings auch nur ein Schritt auf dem unausweichlichen Weg zum Ende. Und sie war ein Schritt auf dem Wege zu Jeschonneks Tod. Als Jeschonnek von dem schweren Luftangriff auf die V-Waffen-Versuchsstation Peenemünde, deren Entwicklung von soviel verzweifelten Hoffnungen begleitet war, erfuhr, griff er am 19. August 1943 zur Pistole. Verzweifelt an seinem Glauben an Hitler, ohne Halt an Göring, machte er seinem Leben selbst ein Ende.

Mir bleiben in diesem großen Zusammenhang nur noch einige Ausführungen über das Flugzeug He 177, das durch sein technisches Versagen sozusagen mit „Schicksal spielte".

Das Versagen dieses einzigen von vornherein als viermotoriger Bomber konstruierten Großkampfflugzeuges der deutschen Luftwaffe hatte im Grunde nur zwei Ursachen, die allerdings eng miteinander verknüpft waren.

Die erste Ursache war der Motorenengpaß, der dazu gezwungen hatte, die doppelmotorige Lösung zu suchen. Die zweite war die Forderung des Generalstabes und des Technischen Amtes auf Sturzflugfähigkeit, die bis zum Ende der Entwicklung der He 177 im Jahre 1944 niemals zurückgenommen wurde. Eine dritte Ursache lag in jenen technischen Vor-

eiligkeiten und Unterdimensionierungen, die Dr. Hertel während der Zeit, in der ich ihm die Maschine aus den früher geschilderten Gründen weitgehend überlassen hatte, in die Konstruktion hineinbrachte, um aus dem Flugzeug ein Rennpferd zu machen, das die an sich im Jahre 1937 zu hoch gegriffenen Geschwindigkeitsforderungen des Ministeriums noch übertraf.

Als ich in dem Augenblick, in dem sich 1941, nach der erzwungenen Arbeitspause infolge des Entwicklungsstops und während des dann folgenden überstürzten Serienbaues der He 177 deren Schwächen offenbarten, persönlich eingriff, wären indessen die zuletzt genannten Mängel noch verhältnismäßig leicht zu beseitigen gewesen, indem ich Verstärkungen anbrachte und die Flächenkühlung wegließ. Aber wieder war es die nachträgliche Forderung nach Sturzflugfähigkeit, die auch diesen Weg schwierig machte. Sie verlangte, weil die Maschine trotz der nun vorgenommenen Verstärkungen wohl den normalen Anforderungen an einen viermotorigen Bomber, nicht aber den Sturzflugforderungen gewachsen war, nun eine derartige Dimensionierung aller Holme und Rippen, daß die gesamten Gewichtsberechnungen endgültig über den Haufen geworfen wurden.

Auch nach Udets Tod waren maßgebende Männer im Technischen Amt und im Generalstab – im wesentlichen eine sturzflugbesessene Gruppe junger Offiziere –, trotz der Forderungen der Front nach der weitreichenden, schwerbewaffneten Großmaschine, nicht zu bewegen, die Sturzflugforderung zurückzunehmen. Aber auch nach der Herstellung der absoluten Sturzflugfestigkeit der Zelle blieb die Verwendung des DB-606- (später DB-610-) Doppeltriebwerkes eine Achillesferse der Maschine.

Es gelang Daimler-Benz während 1941, 1942, 1943 nicht, die Doppelmotoren so betriebssicher zu machen, daß keine Brände mehr vorkamen. Ventile verschmierten schon nach fünf bis sechs Flugstunden. Durch Pleuelstangenbrüche entstanden Löcher im Motorgehäuse, durch die Öl austrat und zuerst die Motoren, dann die Maschine in Brand setzte. Die Art des Motoreneinbaus über den Auspufftöpfen trug das ihre bei. Die Motoren hatten hängende Zylinder. Es war praktisch unvermeid-

lich, daß Benzintropfen aus den Vergasern liefen. Sie gelangten auf die heißen Auspufftöpfe und erzeugten ebenfalls Brände, denen das betreffende Flugzeug rettungslos zum Opfer fiel. Nur sorgfältigste Abschottung der Motoren und strengste Betriebsanweisungen konnten solche Brände verhindern, machten aber die Wartung des Flugzeugs auf Frontflugplätzen schwierig, wenn nicht unmöglich. Außer dem Daimler-Benz-Aggregat aber entstand bis 1944 kein Triebwerk, das so stark gewesen wäre, die He 177 als Zweipropellermaschine anzutreiben.

Seit 1938 befanden sich drei deutsche Motoren in der Entwicklung, die – den ausländischen, vor allem englischen Fortschritten entsprechend – zunächst 2000, später 2500 PS leisten sollten. Es handelte sich um die flüssigkeitsgekühlten Motoren Daimler-Benz DB 604 und Junkers Jumo 222, ferner um den luftgekühlten 28-Zylinder-Doppelsternmotor BMW 812. Die Motoren von Daimler-Benz und BMW kamen aus verschiedenen Gründen niemals bis zur Serie. Und der Jumo 222 war erst 1944 so weit, daß er 1945, also nach Kriegsende, in Großserie hätte gebaut werden können. Fast alle zweimotorigen deutschen Bomberprojekte, welche von 1941 an als Weiterentwicklung für Ju 88 und He 111 gedacht waren, die Ju 288, die Focke-Wulf FW 191, die Arado Ar 340, die Dornier Do 317, alles Flugzeuge, die an sich zeigten, was die deutschen Flugzeugkonstrukteure zu leisten vermochten, gingen sang- und klanglos wegen des Fehlens der notwendigen Motoren unter. Solange der Generalstab also bei seiner „zweimotorigen Lösung" beharrte, gab es für die He 177 keine Triebwerke außer den DB 606.

Dieser unlösbaren Kalamität standen die Forderungen der Frontverbände gegenüber. Seit dem ersten Ausscheiden der He 177 aus der Serie im Jahre 1941 hatte die Luftwaffe, um überhaupt weitreichende Flugzeuge wenigstens über dem Atlantik zur Verfügung zu haben, auf das viermotorige Verkehrsflugzeug Focke-Wulf „Condor" zurückgegriffen, das sich im Frieden einen Namen gemacht hatte. 1941 waren 58 „Condore" gebaut und behelfsmäßig mit Bordwaffen, Panzerung und Bombenkammern ausgerüstet worden. Das Zivilflugzeug war da-

durch jedoch so schwer geworden, daß es nur noch 250 km/h Reisegeschwindigkeit erzielte. Da die Maschine außerdem wegen ihrer für Militärzwecke nicht berechneten Festigkeit vorsichtig geflogen werden mußte, scheiterte sie, sobald sich die Bewaffnung der alliierten Geleitzüge verstärkte. Für den Englandeinsatz war der „Condor" ohnedies nicht zu verwenden. Ähnlich scheiterten Versuche, aus dem bei Kriegsausbruch vorhandenen viermotorigen Verkehrsflugzeug Ju 90 unter der Bezeichnung Ju 290, später sogar in sechsmotoriger Form als Ju 390, provisorische Fernverkehrsflugzeuge zu gewinnen. Sie leisteten nach zahlreichen Waffeneinbauten, bis zu acht Maschinenwaffen, auch nur noch knapp 300 km/h. Sie waren fliegerisch schwer zu handhaben, obwohl die Ju 390 mehrere Non-Stop-Blockadeflüge bis nach Tokio durchführte. Mehr als 45 Maschinen wurden nicht gebaut.

Weil sich 1939 die He 177 als einziges Groß- und Fernkampfflugzeug – und zwar auch mehr oder weniger zufällig – in der Entwicklung befunden hatte, blieb sie auch im Krieg die einzige derartige Maschine, auf die alle Augen gerichtet waren. Angesichts der jahrelangen Dauer einer Großflugzeug-Neukonstruktion war, nachdem der „Entwicklungs-Stop" von 1940 einmal den roten Faden abgerissen hatte, an eine andere Großbomber-Konstruktion nicht mehr zu denken, um so mehr, da auch nach der Aufhebung dieses „Stops" immer wieder der Gedanke an eine kurze Kriegsdauer lebendig wurde.

Im Herbst 1942 waren schließlich mehrere Dutzend Referenten des Ministeriums ausschließlich damit beschäftigt, die He 177 frontreif zu machen.

Sie beschäftigten sich jedoch im wesentlichen damit, in die Maschine, die ausrüstungsmäßig natürlich auf den Stand des Jahres 1940 zugeschnitten worden war, alle die Waffen und sonstigen Geräte einzubauen, die inzwischen an den Fronten entstanden waren. Die Kanzel wurde viermal völlig umgebaut. Fernbediente Waffenstände wurden ausprobiert, die Bombenkammern vierzehnmal geändert. In dem genannten Herbst 1942 umfaßten die Akten in Marienehe, die allein solche Änderungen betrafen, 56 Leitzordner. Und der Maschine wurden immer neue Gewichte aufgepackt, die sie schwerfällig und langsamer

machten. Es geschah dabei immer häufiger, daß eine Referentengruppe Einbauten forderte, welche eine andere verwarf.

Es war jedoch sinnlos, daß ich immer wieder darauf hinwies, daß alle Änderungen am Kern der Sache vorübergingen, solange die Motorenfrage durch Aufhebung der Sturzflugforderung keine Lösung fand.

Da endlich, am 12. September 1942, berief Göring eine Konferenz nach Karinhall ein. Wie ich später durch Engel erfuhr, hatte Hitler, der um diese Zeit, da Göring sein Vertrauen immer mehr verlor, damit begann, sich in Luftwaffenfragen einzumischen, Aufklärung gefordert, warum Deutschland für den Kampf gegen die englische Schiffahrt und gegen die sowjetische Rüstung im Ural keinen Fernbomber habe. Zu der Sitzung war auch Direktor Nallinger von Daimler-Benz als Verantwortlicher für den DB 606 geladen. Die Sitzung hinterließ einen deprimierenden Eindruck, weil sie zeigte, wie sehr Göring, der zu Beginn des Aufbaues der Luftwaffe durch seine wenigstens gelegentlichen Arbeitsimpulse doch viele Entwicklungen vorwärtsgetrieben hatte, nur noch äußerlich mit den Problemen der Luftwaffe verbunden war und nur durch Mißtrauensbeweise von Hitler dazu getrieben wurde, sich einzuschalten. Er war ohne Sachkenntnis.

Er warf – was ich zum ersten Male erlebte – Heinkel- und Dornier-Typen durcheinander. Dann begann er in grober Form zu schimpfen. Er nannte den DB 606 einen „zusammengelöteten Scheißmotor".

Dann wandte er sich der Frage der Sturzflugfähigkeit zu. Dabei richtete sich Göring auf. Es sei eine Idiotie, rief er, an ein so großes Flugzeug eine Sturzflugforderung zu stellen. „Hätte man mir das nur einen Augenblick gesagt, dann hätte ich sofort geantwortet: Was ist das für ein Quatsch ... Mit einem viermotorigen Flugzeug zu stürzen, ist völliger Unsinn. Nun sitzen wir da ..."

Leider brachte das kurze polternde Aufbrausen Görings, hinter dem wie immer keine stetige Beschäftigung mit der Sache stand, keine Wandlung in der Entwicklung der He 177. Die maßgebenden Offiziere verzichteten auch nachher nicht auf die Sturzflugfähigkeit. Vor allem wurde aus den Schwierigkeiten

des Doppeltriebwerks nicht die Konsequenz im Sinne eines Übergangs zur normalen Ausstattung mit vier Einzelmotoren gezogen, so wie ich ihn 1939 schon in Vorahnung der kommenden Dinge als Alternative vorgeschlagen hatte.

Es dauerte noch dreiviertel Jahre, bis Technisches Amt und Generalstab Mitte 1943 endlich von der Doppeltriebwerk-Entwicklung Abstand nahmen und mir nun von sich aus die Umkonstruktion der He 177 in eine neue viermotorige Maschine nahelegten.

Ich weiß nicht, welche Rolle dabei eine Unterredung mit Hitler spielte, zu der ich am 23. Mai 1943 plötzlich und unter etwas geheimnisvollen Umständen auf den Obersalzberg bestellt worden war. Als ich dort eintraf, fand ich außer mir die damals bekanntesten sechs deutschen Flugzeugkonstrukteure Dornier, Messerschmitt, Tank, Blume (von Arado), Hertel (der von mir zu Junkers hinübergewechselt war) und Dr. Vogt (von Blohm & Voß) vor. Ich wunderte mich darüber, daß niemand aus der Luftwaffenführung vertreten war, weder Göring noch Milch, nicht einmal Hitlers Luftwaffenadjutant.

Wir wurden einzeln zu Hitler gebeten. Ich war in Begleitung von Schwärzler gefahren und trat als erster in das Zimmer Hitlers ein. Hitler war ruhig und sehr ernst. Er machte noch einen durchaus gesunden Eindruck.

Seine ersten Worte klärten die Situation.

Hitler sagte in ruhiger Offenheit: „Von dieser Konferenz ist in der Luftwaffe nichts bekannt. Ich habe Sie so überraschend hergebeten, um zu verhindern, daß sich Göring oder Milch dazwischenschieben. Ich muß mir persönlich ein Bild von der lufttechnischen Situation machen, das nicht durch die gefärbten Vorträge der Herren von der Luftwaffe verfälscht ist. Ich habe mich bis heute nicht in Luftwaffenfragen eingemischt, weil Göring die stärkste Luftwaffe der Welt geschaffen hat und weil ich der Luftwaffe daher mein Vertrauen bis zum äußersten bewahren wollte. Die furchtbaren Enttäuschungen, die ich jedoch seit zwei Jahren erlitten habe, und eine unendliche Kette von Informationen und Versprechungen, die sich als falsch erwiesen haben, zwingen mich, diesen direkten Weg zu gehen. Ich verlange von Ihnen schonungslose Antworten auf die Fra-

gen, die ich an Sie zu richten habe, und eine ebenso schonungslose, wahrheitsgemäße Darstellung der Lage . . ."

Darauf stellte er die verschiedensten Fragen und verriet dabei eine Sachkenntnis, die mich überraschte. Gemessen an Göring verfügte er über ein erstaunliches lufttechnisches Wissen, das bis in die Einzelheiten ging. Ich habe später oft an die siebzig Minuten, in denen wir uns gegenübersaßen, zurückgedacht und sehr wohl verstanden, daß Techniker wie Todt und Speer sich Hitler verschrieben. Wahrscheinlich gab es keinen Politiker mit so viel persönlichem brennendem Interesse für technische Probleme wie ihn. Nach kurzer Zeit war das Gespräch bei der He 177 angekommen.

„Seit drei Jahren wird mir diese Maschine immer wieder versprochen", erklärte Hitler. „Seit drei Jahren warte ich darauf, einen Fernbomber in der Hand zu haben. Ich kann den Ural nicht bombardieren lassen, ich kann die Geleitzüge im Nordmeer nicht angreifen. Die Marine schreit im Atlantik nach Hilfe aus der Luft. Und alles hängt von dieser Maschine ab. Ich wünsche von Ihnen eine absolut offene Antwort auf diese Frage: Wann kommt die He 177?"

Ich sagte meine Meinung. Als ich auf die starre, bisher durch nichts zu erschütternde Sturzflugforderung hinwies, sprang Hitler auf.

„Aber das ist doch Wahnsinn", rief er aus. „Das weiß ich ja bis heute nicht. Gibt es denn so viel hirnverbrannte Idiotie?" Schließlich entwickelte Hitler eine Idee, die offenbar zu seiner Lieblingsidee geworden war. Er wünschte sich vierzig oder fünfzig Flugzeuge, die in 14 000 Meter Höhe, unerreichbar für feindliche Jäger, über England fliegen und – sich ständig abwechselnd – Tag und Nacht über London erscheinen und jeweils eine Bombe werfen konnten. Er sagte: „Durch solche ständigen Bombenangriffe hört das Leben einfach auf . . ." Das entsprang seinem verzehrenden Wunsch, noch irgendwie gegen England zurückzuschlagen.

Ich habe Grund anzunehmen, daß dieses Gespräch zum Ausgangspunkt der Änderung in der Haltung des Ministeriums bezüglich der He 177 wurde. Als mich die Forderung, nun eine viermotorige He 177 zu entwickeln, erreichte, waren unter

dauernden Änderungen etwa 360 He 177 gebaut worden, die zum Teil an die Front gelangt waren. Das Urteil über die fliegerischen Eigenschaften der He 177 war zum Teil erstaunlich gut, die Urteile über die technische Zuverlässigkeit der Triebwerksanlage und die Brandgefahr ebenso schlecht. Wieviel Material, wieviel Arbeitskraft, wieviel Opfer hätten sich vermeiden lassen, wenn gleich nach der Erkenntnis der Fehlentwicklung der Übergang auf eine viermotorige Form erfolgt wäre? Jetzt, im Herbst 1943, angesichts der düsteren Entwicklung der Kriegslage, konnte ich mir leicht ausrechnen, daß die viermotorige Maschine viel zu spät kommen würde, um überhaupt noch eine Rolle spielen zu können. Vor 1945 würde, wenn alles gut ging, mit einem Serienbau nicht zu rechnen sein. Darüber hinaus erhob sich die Frage, was Deutschland denn mit einem so ausgesprochen offensiven Flugzeug noch beginnen sollte. Verteidigung, Jäger! – das waren die einzigen noch möglichen Aushilfen. Aber als Konstrukteur wollte ich wenigstens zeigen, daß die viermotorige Entwicklung die Lösung für alle Schwierigkeiten enthielt, die nun jahrelang so sinnlos an der He 177 „konserviert" worden waren. Wir gingen also an die Arbeit . . .

Wegen der schweren Bombenangriffe, die 1942 Marienehe getroffen hatten, war ich inzwischen auf Drängen des Ministeriums mit meiner gesamten Konstruktions- und Entwicklungsabteilung nach Österreich, und zwar nach Wien, übergesiedelt. Ich hatte das an sich nicht ungern getan, weil ich hoffte, auf diese Weise endgültig die ständigen Auseinandersetzungen mit Hildebrand und seinen Männern zu beenden. Das erwies sich dann allerdings als Illusion, denn nach anfänglich gutem Verhältnis mit dem Gauleiter von Wien, von Schirach, und dem Gauleiter von Tirol, Hofer, entstanden hier die gleichen Spannungen, Reibereien und schließlich Feindseligkeiten, und zwar nicht von selbst, sondern weil, wie sich nachweisen ließ, Schirach wie Hofer durch Bormann und die Parteikanzlei entsprechende Anweisungen gegen mich erhielten und sich danach richteten.

Die Verlagerung nach dem Süden, allein mit den 800 Mann des Konstruktionsbüros, bereitete vielerlei Schwierigkeiten.

Zuerst bezogen wir die Bauten des Fliegerhorstes Schwechat, wo technische Direktion, Entwurfs- und Konstruktionsbüro, Musterbau und Flugerprobung, das heißt der Kopf meiner Werke, zusammengefaßt werden konnten. Vieles mußte neu gebaut werden. Der Flugplatz war noch ohne feste Startbahnen. Als wir 1943 mit der Neueinrichtung fertig waren und – vor allem durch Schnellbau einer Siedlung – Unterkünfte für die meisten Beschäftigten hergestellt waren, mußten wir erneut umsiedeln, und zwar in die Wiener Innenstadt, wo wir zum Teil in Bierkellern, zum Teil in einem Druckereigebäude in der Fichtegasse Arbeitsstätten fanden. Hier entstand nun in kurzer Zeit die neue Ausführung der He 177, die viermotorige He 277.

Die He 277 war eine grundsätzlich neue Maschine. In ihrer Größenordnung entsprach sie jener amerikanischen „Super-Festung", die in dieser Zeit in immer größerer Zahl über Deutschland erschien. Mit 557 km/h war sie jedoch wesentlich schneller. Sie wurde durch vier DB-603-Motoren angetrieben, wog 45 Tonnen und verfügte über alle modernen Einrichtungen, wie sie sich bis dahin bewährt hatten, einschließlich eines Bugradfahrgestells, das damals in Deutschland für Maschinen dieser Größe noch neu war. Die Besatzung von sechs Mann war in einer Druckkabine für Höhenflug untergebracht. Die gesamte Abwehrbewaffnung nach vorn, oben, unten und hinten wurde von der Druckkabine aus ferngelenkt. Die Mindestbombenlast betrug 2000 kg, die Reichweite 6250 km. Die erste Mustermaschine wurde im Frühjahr 1944 in Zwölfaxing bei Wien fertig. Und siehe da – von den Schwierigkeiten der He 177 war nichts mehr übriggeblieben. Dabei war die He 277 bei den praktischen Flügen noch um 50 km/h schneller als die 177, bei der man doch auch aus Geschwindigkeitsgründen so starr an der alten Form festgehalten hatte.

Hitlers Interesse an der Maschine hatte unterdessen, wie ich durch seinen Adjutanten, General Engel, erfuhr, nicht nachgelassen. So erbittert er sich weigerte, die Tatsache anzuerkennen, daß die Zeiten für deutsche Offensivhandlungen unwiderruflich vorüber waren, so sehr klammerte er sich offenbar an die große Angriffsmaschine. Und doch konnte er die Zeit nicht

aufhalten. Sein brennendes Interesse und seine ständigen Anfragen nach dem Flugzeug hielten indessen Göring der He 277 gegenüber „in Aktivität", obwohl im Frühjahr 1944 der Übergang der Luftrüstung an das Ministerium Speer schon sicher war. Die fast 75prozentige Zerstörung der deutschen Flugzeugwerke durch Luftangriffe zwischen dem 20. und 26. Februar 1944 hatte den letzten Anstoß dazu gegeben, aus dem Irrgarten des Luftfahrtministeriums Rettung bei Speer zu suchen. Gleich darauf hatte die von einem Speer-Mann, dem Dienststellenleiter Saur, durchgeführte Gründung des sogenannten „Jägerstabes" dazu geführt, alle verbliebene Kapazität der Luftfahrtindustrie auf den Bau von Jägern zu konzentrieren. Es war der entscheidende Schritt auf dem Wege, der auch Hitler schließlich davon überzeugte, daß es in der Luft keine Chance mehr für Angriffsträume, sondern bestenfalls noch für eine starke Jagdabwehr gab, die das Ende ein wenig verzögerte.

So war die Situation, als Göring für den 25. Mai 1944 eine Industrieführersitzung in die SS-Kaserne auf dem Obersalzberg einberief. Die Sitzung stand bereits unter dem Zeichen des neuen, scharf rationalisierten Kurses von Speer und Saur. Sie hatte das Ziel, unter den zahlreichen zu dieser Zeit immer noch gebauten Haupttypen der Luftwaffe aufzuräumen und nur die wichtigsten Typen, unter Verlagerung des Schwergewichts auf die Verteidigungswaffen, weiterzubauen. An diesem Tag wurden die Ju 390, Ju 288, Ju 188, Ju 57, Ju 352, Me 110 und der später noch zu erwähnende Nachtjäger He 219 zu den Akten gelegt.

Göring als Vorsitzender wirkte nur noch wie eine Fassade, schlechter informiert und unwissender als je zuvor. Im Punkte He 277 jedoch war er, wahrscheinlich in der Überzeugung, Hitler damit zu dienen, überraschend aktiv. Er bestimmte, daß diese Maschine so schnell als möglich mit einem monatlichen Ausstoß von 200 Stück in Serie zu gehen habe. Niemand, weder Milch noch einer der anderen maßgebenden Offiziere des Ministeriums, wagte zu widersprechen. Der neben mir sitzende Oberst Marienfeld flüsterte mir zu: „Die He 277 ist die wichtigste Maschine überhaupt. Der Reichsmarschall

geht abends mit ihr schlafen, und morgens steht er mit ihr auf . . ."

Ich gab darauf keine Antwort. Was hätte ich darauf zu dieser Zeit noch antworten sollen? Göring hatte sich bis dahin nicht einmal die Mühe gemacht, die Versuchsausführung der He 277 zu besichtigen. Wir hatten ihn vierzehn Tage zuvor, als er Wien besuchte, dringend erwartet. Er war jedoch nicht erschienen. Am Tage danach erfuhr ich, daß er statt dessen mit seiner Frau mehrere Stunden in dem bekannten Spiel- und Schmuckwarengeschäft von Christiane Voith am Lobkowitzplatz verbracht hatte. Sein nunmehriger, sehr lauter Einsatz für die He 277 war nicht mehr als ein völlig weltfremdes, taktisches Spiel, das ich schweigend zur Kenntnis nahm, denn ich wußte zu gut, daß mindestens ein Jahr vergehen würde, bis an einen Serienbau zu denken war. Ein Jahr – und was war bis dahin? „Komme mir niemand", erklärte Göring am Schluß, „und stoße in vierzehn Tagen wieder um, was heute beschlossen worden ist . . ."

Mir wurde von verschiedenen Anwesenden wegen der Entscheidung zugunsten der He 277 gratuliert. Ich habe selten zuvor und nachher wieder etwas Unsinnigeres erlebt.

Nach der Sitzung nahm mich Göring beiseite. Er hatte mir schon vorher angekündigt, daß er mir noch etwas Dringendes zu sagen habe.

Als wir allein waren, legte er sein Gesicht in ärgerliche Falten. „Ich habe von Frau Maria Andergast", sagte er jäh und meinte die bekannte Schauspielerin, „Beschwerden über Sie respektive über Ihren Direktor Francke erhalten . . ."

„Frau Andergast?" sagte ich erstaunt.

Dann erinnerte ich mich, daß wir das Privathaus von Maria Andergast in Ober St. Veit als Unterkunft für meinen technischen Direktor Francke übernommen und der Schauspielerin, die, weil sie über kein Auto mehr verfügte, in die Innenstadt von Wien ziehen wollte, dort eine Wohnung ausgebaut hatten. Wir hatten dafür so viel Mittel aufgewandt, daß wir in Schwierigkeiten mit den Bewirtschaftungsstellen kamen.

„Jawohl", sagte Göring poltrig und böse, „Frau Andergast beschwert sich, daß der Wohnungsausbau nicht ihren Wün-

schen entsprechend erfolgt. Ich wünsche, daß diese Angelegenheit innerhalb von drei Tagen erledigt ist. Falls ich innerhalb drei Tagen nicht die Nachricht habe, daß die Wünsche der Frau Andergast bezüglich ihrer Wohnung erfüllt sind, werde ich Francke einsperren lassen."

Mehr also hatte Göring in dieser Stunde nicht zu sagen. Ich fuhr mit einem Achselzucken selbst mal wieder zu der Andergast in die Stadt hinein und stellte fest, daß eine entzückende Wohnung für sie gebaut worden war und ihre Beanstandungen nur einige Kleinigkeiten betrafen. Aber ich gab Anweisung, in Gottes Namen auch noch die letzten Wünsche zu erfüllen und nachträglich noch Gartenablösungsgebühren und Umzugstrinkgelder in erheblicher Höhe zu bezahlen. Was lag wirklich noch daran?

Wenige Wochen später, am 3. Juli 1944, wurde die He 277, wie ich es bei der Sitzung auf dem Berghof schon prophezeit hatte, stillschweigend von dem Produktionsprogramm gestrichen. Die Realitäten waren nicht mehr zu übersehen. Gleichzeitig wurden alle fertigen oder halbfertigen He 177, die noch in den Werken und auf Flugplätzen herumstanden, ebenso wie viele andere durch die Zeit überholte Flugzeuge, wie die Me 210 und Me 410, verschrottet, um Material zu gewinnen und reinen Tisch zu machen.

Nur eine zweite viermotorige Sonderausführung der He 177 wurde noch von uns entwickelt, und zwar in den besetzten Farman-Flugzeugwerken in Paris. Es handelte sich um einen Höhenbomber unter der Bezeichnung He 174, der in 13 000 bis 15 000 Meter Höhe fliegen sollte. Er wurde nach schleppender Arbeit erst nach Beendigung des Krieges im Westen fertig und erledigte seine Probeflüge in der neuen französischen Luftwaffe im Jahre 1945. Für Farman hatte die Arbeit an dieser Maschine verständlicherweise nur dazu dienen können, so viele von seinen Leuten wie möglich und so lange wie möglich zu beschäftigen und auf diese Weise zu verhindern, daß sie außerhalb Frankreichs arbeiten mußten.

Als der junge Farman wegen dieser Maschine 1941 einen Besuch bei mir in Warnemünde machte und merkte, daß ich ihn wie einen gleichberechtigten Partner behandelte und nicht wie

den Angehörigen eines besiegten Landes, sprach er dies, nachdem wir zuerst im Kasino meines Werkes, dann beim Kaffee in meinem Garten geplaudert hatten, offen und aufrichtig aus. „Würden Sie", fragte er nachher, „als Deutscher in meiner Situation anders handeln?"

Ich konnte nicht anders, als ihm zu antworten: „Nein!" Ich weiß nicht, ob diese Haltung ihm gedankt worden ist.

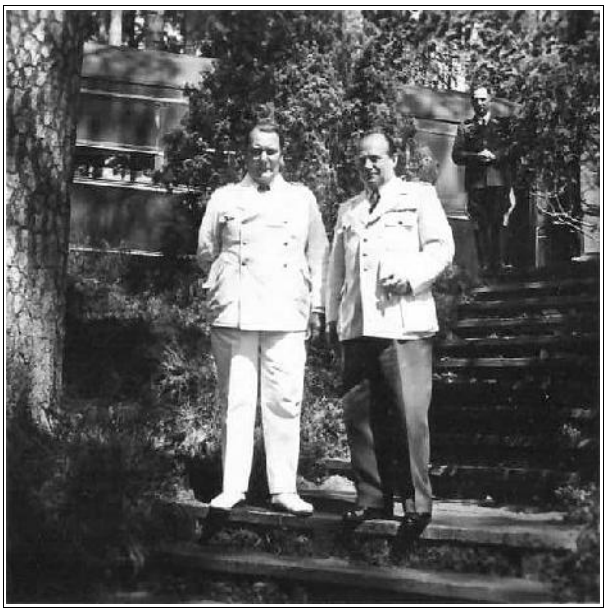
Ernst Heinkel

Ernst Udet

Erhard Milch

Hans Jeschonnek

Von den vier Fotos auf der vorigen Seite stammt jenes von Heinkel aus dem Buch, die anderen drei aus dem Internet. Zur Abrundung werden noch vier Fotos aus der damaligen Zeit eingefügt, die kaum bekannt sind. Sie wurden dem Raumbildalbum ***Fliegen und Siegen*** des Otto-Schönstein-Verlages entnommen und vermutlich während des Frankreich-Feldzuges auf dem Luftwaffen-Gefechtsstand aufgenommen. Die Texte der Rückseite dieser Bilder wurde hier übernommen.



Zwei alte Weltkriegskameraden arbeiten auch in diesem gewaltigsten aller Kriege zusammen. Der Reichsmarschall mit seinem Generalluftzeugmeister, Generaloberst Udet.
PK-Aufnahme : Kriegsberichter Eitel Lange - Oberkommando der Wehrmacht

Der Generalluftzeugmeister Generaloberst Udet und der Generalstabschef der Luftwaffe, General der Flieger Jeschonnek, zwei verdiente Mitarbeiter des Reichsmarschalls.
PK-Aufnahme : Kriegsberichter Eitel Lange - Oberkommando der Wehrmacht

Reichsmarschall Hermann Göring inmitten seiner Generale. Rechts neben ihm Generalfeldmarschall Kesselring, daneben Generaloberst Löhr. Links neben dem Reichsmarschall der Generalstabschef der Luftw. General d. Fl. Jeschonnek und Generaloberst Keller.
PK-Aufnahme : Kriegsberichter Eitel Lange - Oberkommando der Wehrmacht

Der geniale Schöpfer und oberste Befehlshaber der Luftwaffe, Reichsmarschall Hermann Göring, mit Generaloberst Udet.
PK-Aufnahme : Kriegsberichter Eitel Lange - Oberkommando der Wehrmacht

* * * * * * *